Acción Press

Nº 106
P.V.P. 950 ptas.

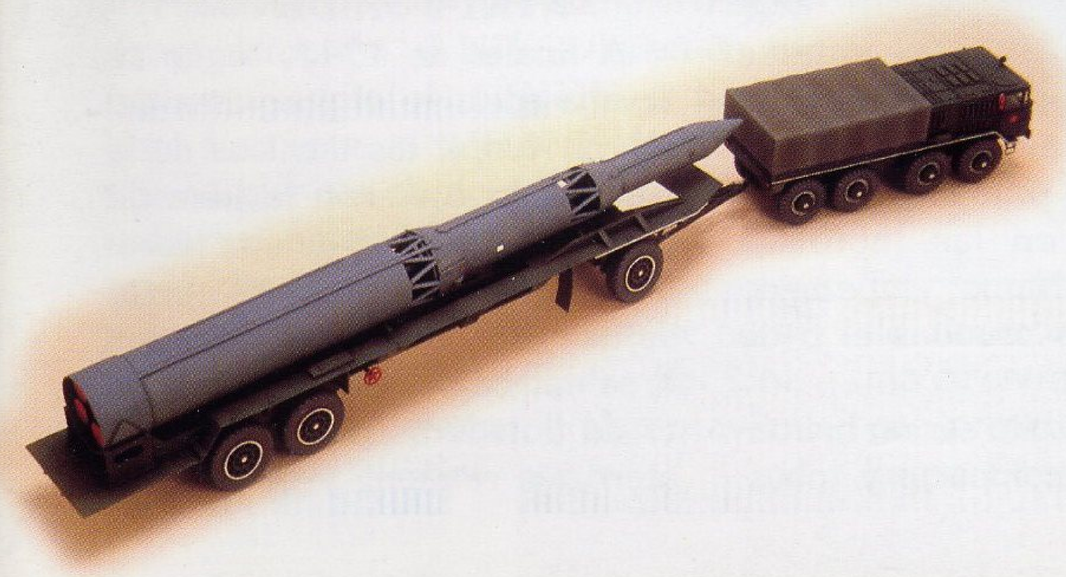
euro MODELISMO

REVISTA MENSUAL 5,71 EUROS

8 480002 164009 00106

euro MODELISMO

REVISTA MENSUAL, AÑO 9, Nº 106 MAYO 2001



4 **N1K2-J «SHIDEN-KAI»**
Sucesor del N1K1-J, el *Shiden-Kai* fue un temible adversario para los cazas de la US Navy en el frente del Pacífico. Este modelo a escala 1/48 es un buen ejemplo del magnífico nivel de reproducción alcanzado por Hasegawa en la actualidad. En este artículo vamos a ver paso a paso los procesos de montaje y pintura seguidos para realizar la maqueta.

16 **FERTIGMACHEN ZUM NACHTGEFECHT...**
Un magnífico artículo que aborda las últimas tendencias pictóricas aplicadas en la decoración de vehículos militares. Nuestro protagonista es en este caso un carro de combate Panther Ausf.G, equipado con los sistemas de visión nocturna IR utilizados en la defensa de Berlín.

24 **WHEREVER I MAY ROAM**
No siempre se tiene la oportunidad de ver una escena de temática civil en el panorama modelístico actual, claramente dominado por los temas de índole militar. En esta ocasión un Chevrolet Impala y dos originales figuras protagonizan esta viñeta al más puro estilo *road-movie*.

34 **STEYR-RSO/1**
El veterano modelo de Italeri a escala 1/35 sigue manteniéndose en primera línea. El pequeño camión sobre orugas es utilizado en este caso para ser el protagonista de una sencilla viñeta.

38 **LARIO MODEL-EXPO 2001**
La ciudad italiana de Cernobbio ha vuelto a ser la sede de esta interesante muestra de modelismo, que contó con un gran nivel de participación. Una excelente oportunidad para conocer lo que se «cuece», modelísticamente hablando, en el país transalpino.

42 **MARCOS MANTARA LM600 EVO**
Un espectacular reportaje gráfico como guía de pintura para los aficionados a los modernos coches de competición: interiores, escapes, fibra de carbono, ruedas, componentes mecánicos de todo tipo... En este caso nuestro protagonista es el Marcos Mantara del Campeonato FIA GT.

48 **MISIL SS-13 «SAVAGE»**
Típico representante de la llamada «Guerra Fría», el SS-13 entró en servicio a finales de los años 60 y fue el primer misíl balístico soviético que empleó combustible sólido. Este ingenio nuclear ha sido reproducido a escala 1/87 en lo que supone un excelente trabajo de construcción propia.

52 **LA USAAF SOBRE EUROPA (XVII)**
Nuestro periplo por los grupos de caza que combatieron en Europa nos lleva ahora al 56th Fighter Group, en el cual combatieron algunos de los más famosos ases norteamericanos de la II Guerra Mundial, tales como Gabreski, Johnson y Schilling.

N1K2-J Shiden Kai

La historia del «Shiden-Kai» comienza en el otoño de 1940, momento en el cual la Marina Imperial japonesa emitió una serie de especificaciones conocidas como «15-Shi».

Por Julio C. Cabos Gómez

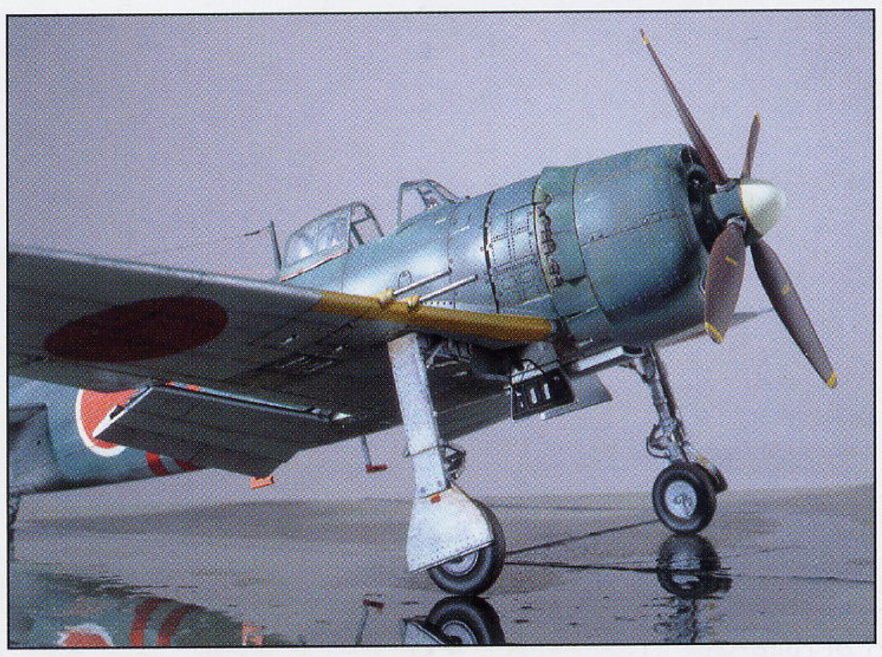
HASEGAWA, 1/48

Éstas comprendían un programa de construcción de hidroaviones de caza diseñados con el objeto de ofrecer apoyo aéreo durante las operaciones anfibias, y sobre todo dar cobertura a las fuerzas japonesas diseminadas a lo largo del Pacífico en aquellos lugares donde resultaba imposible la preparación de pistas terrestres, especialmente en pequeñas islas y atolones.

De esta manera, mientras la compañía Nakajima se embarcaba en el desarrollo del A6M2-N «Rufe», versión hidro del famoso Mitsubishi A6M2 *Reisen,* los técnicos de la Kawanishi Kokuki K.K. comenzaron a diseñar el N1K1 *Kyofu,* que sería conocido según el sistema de codificación aliado con el nombre de «Rex».

N1K1 KYOFU

El desarrollo de este nuevo avión fue encargado al brillante equipo de ingenieros que ya había creado antes el E15K *Shiun,* probablemente el mejor hidro de reconocimiento de alta velocidad de toda la II Guerra Mundial y del cual el N1K1 heredaría algunos avances, tales como su construcción totalmente metálica a base de perfiles laminares, concebida por el profesor Ichiro Tani, o la adopción para el primer prototipo de un motor radial MK4D *Kasei 14* que accionaba dos hélices bipalas contrarrotatorias.



Finalmente, y tras solventarse diversos problemas de diseño concernientes a su enorme flotador ventral el primer *Kyofu* fue completado en las factorías Kawanishi de Naruo, empezando sus vuelos de pruebas el 6 de mayo de 1942.

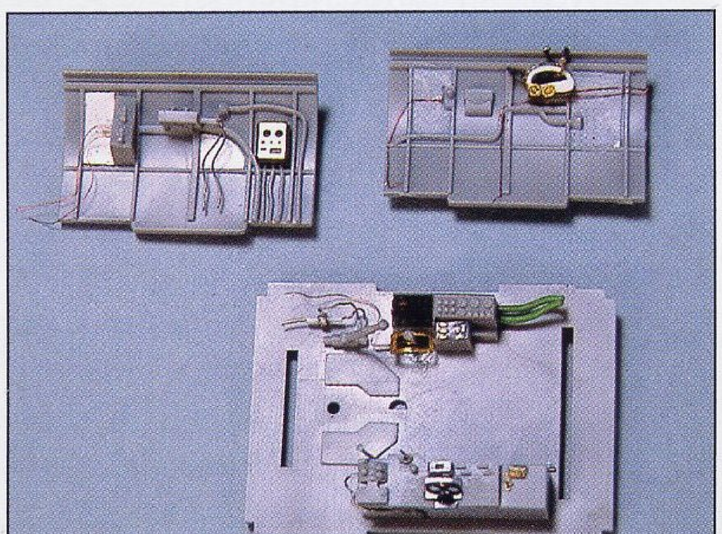
El N1K1 resultó ser un hidroavión bastante compacto y robusto, armado con dos ametralladoras de 7,7 mm encastradas en el fuselaje y un cañón de 20 mm en cada ala. Con excepción del primer prototipo, el resto de los ejemplares construidos pasaron a llevar una hélice tripala convencional, accionada por un motor MK4C en las primeras series de producción y por un MK4E en las posteriores.

El curso de la guerra relegó a este caza al papel meramente defensivo, siendo desplegado como interceptador en diversas bases de Borneo y en el propio territorio metropolitano japonés. La producción del N1K1 cesó en marzo de 1944 después de haberse completado un total de 97 ejemplares.

N1K1-J SHIDEN

A finales de 1941, según se llevaba adelante el programa del N1K1 *Kyofu,* los técnicos de la Kawanishi tuvieron la idea de diseñar una versión de este hidroavión de caza que pudiese operar desde bases en tierra. Básicamente se trataba de sustituir el conjunto de flotadores por un tren de aterrizaje retráctil, y de adoptar

como planta motriz el motor *Homare* de 18 cilindros desarrollado por Nakajima. Estas y otras modificaciones fueron realizadas con bastante celeridad, pese a los problemas que presentó el diseño del tren de aterrizaje para poder salvar el enorme radio de la nueva hélice cuatripala, o el total reediseño de los flaps, y así el primer protipo comenzó sus vuelos de pruebas el 27 de diciembre de 1942 en el [illegible]ódromo de Itami.


1

El personal técnico de la Kawanishi podía sentirse orgulloso: en un tiempo récord habían conseguido desarrollar un caza que superaba en velocidad al Mitsubishi A6M5 y que demostró ser mucho más maniobrable a gran altitud que el J2M2 *Raiden*, interesando por igual a los estrategas del ejército y la marina japoneses que por vez primera esperaban dispo[illegible] de un aparato capaz de enfrentarse en igualdad de condiciones a los *Hellcat* y *Corsair* norteamericanos.

El nuevo avión sería denominado oficialmente como N1K1-J *Shiden* (relámpago violeta), y conocido por las fuerzas aliadas con el nombre de «George». Su desarrollo prosiguió a lo largo de 1943, construyéndose un total de 9 prototipos y 530 aparatos de producción, además de diversas subvariantes.

N1K2-J SHIDEN-KAI

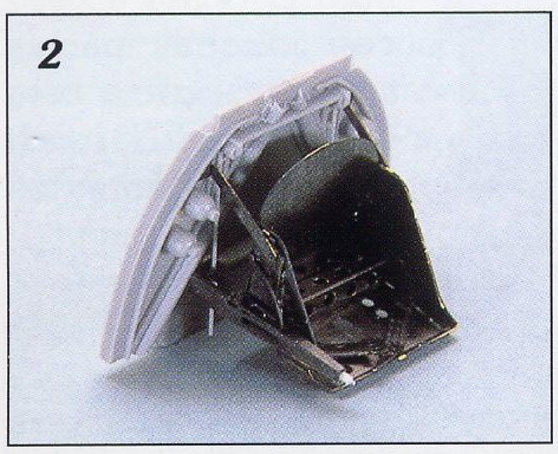
Hasta aquí hemos visto cómo el diseño de un hidroavión, el N1K1, derivó en un caza convencional, el N1K1-J, hecho poco frecuente en la historia de la aviación ya que casi siempre ha sido el hidro una versión secundaria del aparato que opera desde bases terrestres. Llegamos ahora al verdadero protagonista de nuestro artículo, el N1K2-J *Shiden-Kai* (Shiden-modificado), tercer y último avión importante de la serie.

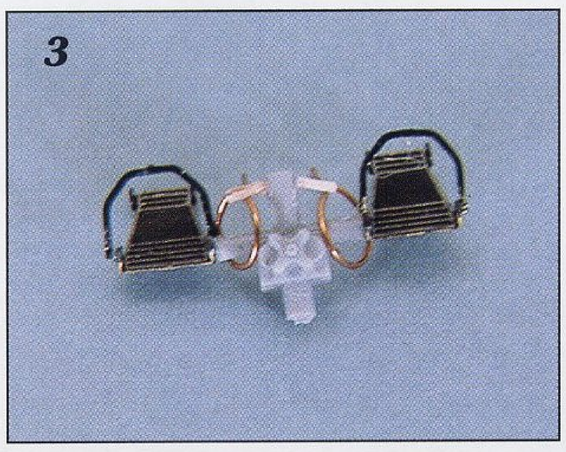
El N1K2-J apareció gracias a un requerimiento de la aviación naval japonesa en el que se solicitaba un caza estándar de altas prestaciones para operar desde sus bases en tierra; los pilotos y observadores de la marina habían quedado entusiasmados durante las pruebas realizadas con el N1K1-J a mediados de 1943, aunque también plantearon a los técnicos de la Kawanishi algunas cuestiones a mejorar o modificar en el avión.

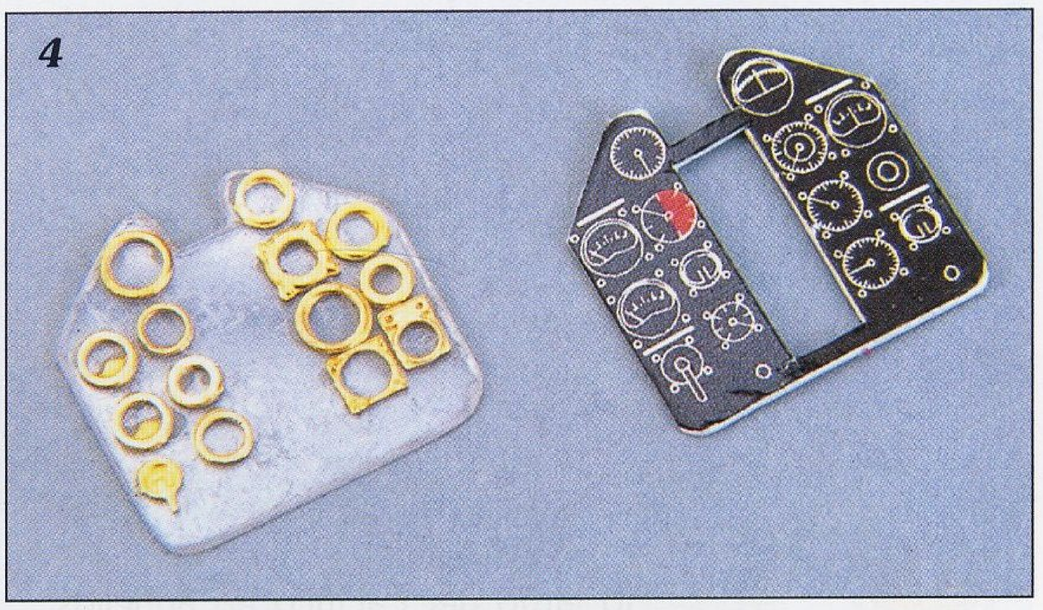
El mayor inconveniente del *Shiden* continuaba siendo la exagerada longitud del tren de aterrizaje principal, necesaria para salvar la envergadura de la hélice, y que causó muchos problemas de mantenimiento al personal de las unidades operacionales debido a lo complicado de su diseño estructural. Ello fue solucionado al modificarse el centro de gravedad del aparato y bajarse la posición del encastre de las alas en el fuselaje, permitiendo así la adopción de un tren de aterrizaje más simple, corto y robusto; la longitud del fuselaje fue incrementada y se modificó el perfil del timón. Los cambios también afectaron a la planta motriz y al armamento, desembocando todo ello en un caza totalmente nuevo cuyos vuelos de pruebas comenzaron el 31 de diciembre de 1943. El ambicioso ritmo de entregas calculado en un principio, que preveía subcontratos a compañías como Showa, Mitsubishi y Aichi fue malogrado por los bombarderos de la USAF, quedando solamente las plantas Kawanishi de Himeji y Naruo para hacerse cargo de la producción, construyéndose un total de ocho prototipos y 351 aparatos de serie entre 1944-45.

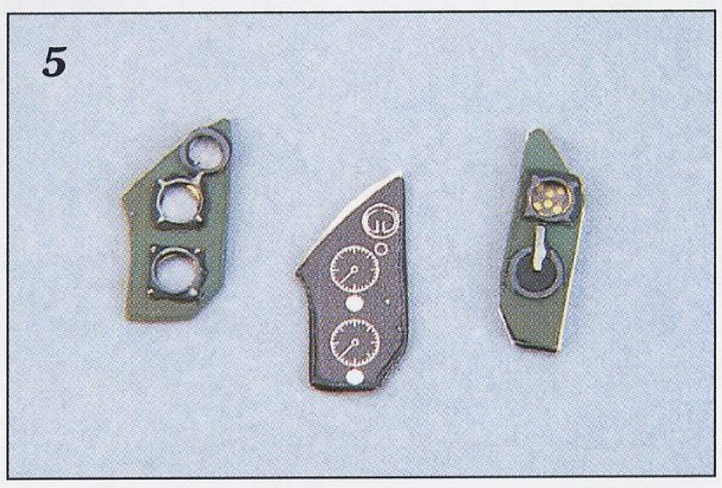
A diferencia del N1K1-J, cuyo armamento combinaba ametralladoras y cañones en el fuselaje y la planta alar, el N1K2-J *Shiden-Kai* montaba cuatro cañones Type 99 Model 2 de 20 milímetros instalados en las alas. Su motor era un Nakajima NK9H *Homare 21* radial de 18 cilindros y 1.990 hp, refrigerado por aire.

El posterior desarrollo del aparato dió lugar a diferentes subvariantes, tales como el cazabombardero N1K2-Ja dotado con lanzadores subalares para cuatro bombas de 250 kg; el N1K3-J, que además de los cuatro cañones incorporaba dos ametralladoras en el fuselaje de 13,2 milímetros; o el interceptador de gran altitud N1K5-J. El desastroso curso de la guerra para el Japón terminó con estos interesantes proyectos.


2

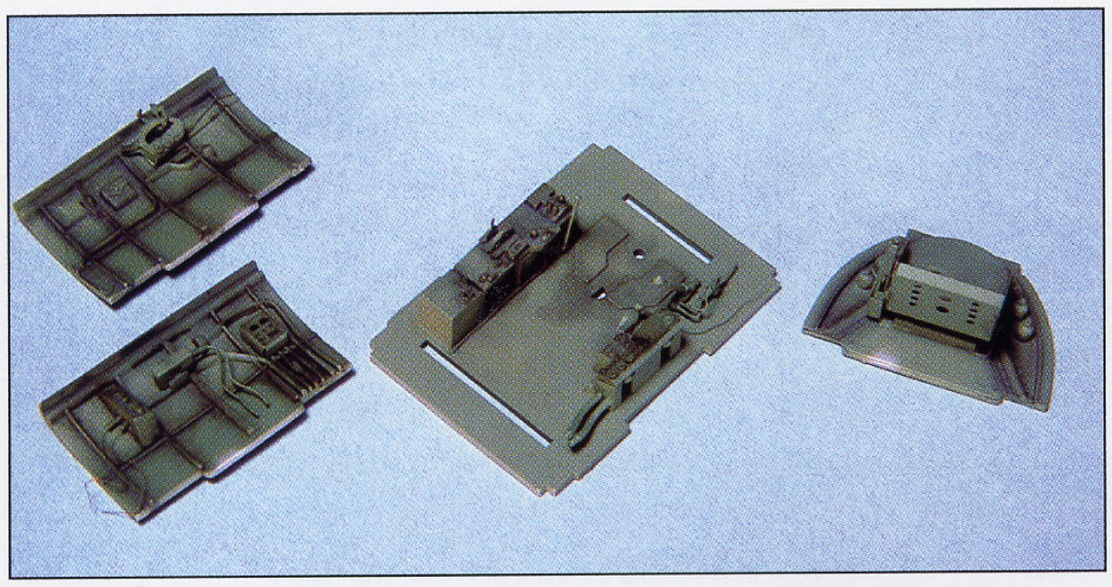

3


4


5

6

1.Aunque específico para la versión N1K1-J, el fotograbado de Eduard también sirve para detallar el cockpit del N1K2-J «Shiden-Kai». Otros pequeños detalles, tales como el cableado, son de construcción propia.
2.El fotograbado de Eduard trae un magnífico asiento para el piloto, incluyendo además todos sus elementos de anclaje y regulación.
3.Otro aspecto que merece la pena mejorar son los pedales.
4-5.-
Los tableros de instrumentación se reconstruyen por completo con plástico transparente y el fotograbado de Euro Modelismo. Detrás de cada reloj se colocan las calcas que incluye la maqueta.
6.Realizar los tableros de instrumentos con plástico transparente permite que, una vez pintado el frontal de las piezas, cada reloj tenga su propio cristal.



La base de color verde, aplicada a aerógrafo con acrílicos de Gunze Sangyo, es trabajada posteriormente con lavados.

Uno de los testigos directos de las excelencias en combate del *Shiden-Kai* fue el suboficial Kinsuke Muto, piloto del 343 Kokutai, que en febrero de 1945 sostuvo un desigual e inesperado encuentro en solitario contra doce F6F de la US Navy, derribando cuatro cazas norteamericanos y escapando indenme de la *mêlée*.

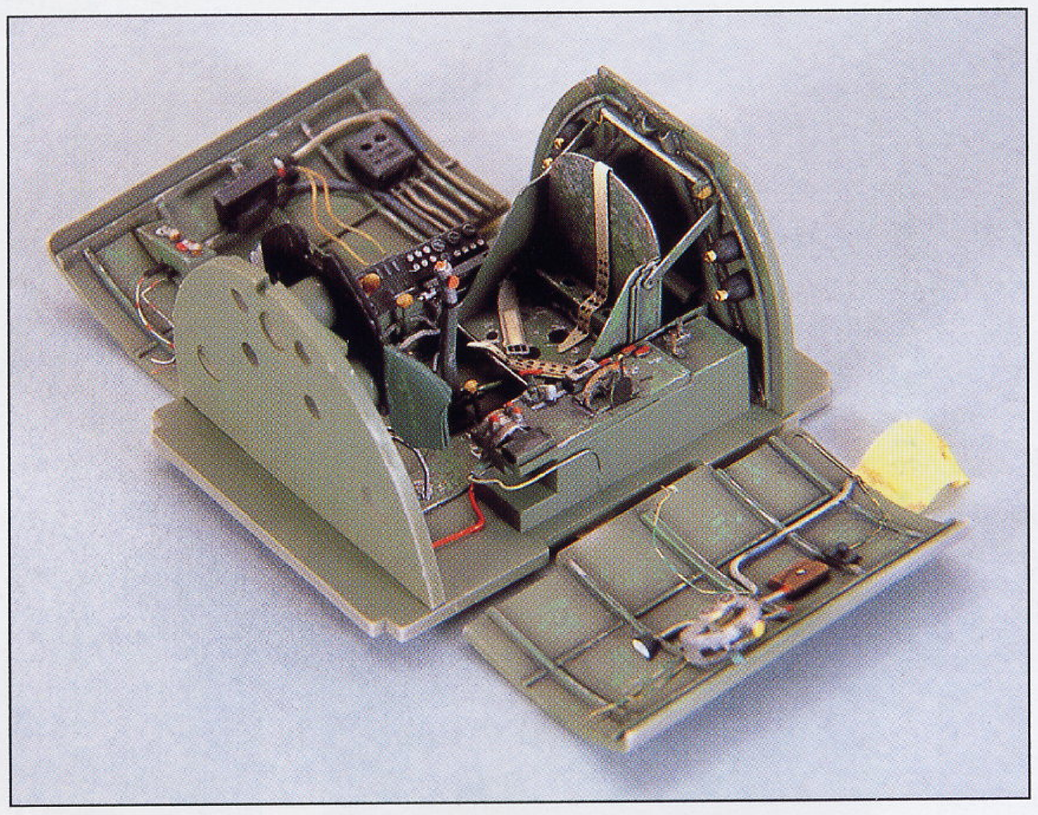
LA MAQUETA

El modelo que presentamos es una de las mejores novedades comercializadas por Hasegawa durante el pasado año. Su referencia de catálogo es la JT73. Este kit a escala 1/48 recoje la primera versión del N1K2-J, habiendo anunciado como novedad para la presente temporada otro kit con la versión de cazabombardero N1K2-Ja (ref.JT74). A 1/72 existe un veterano modelo del fabricante japonés también dedicado al *Shiden-Kai* (ref.A6) y que a lo largo del tiempo sólo ha sufrido alteraciones en cuanto a su presentación y hoja de calcas. Por último, y siguiendo con la escala pequeña, Hasegawa ofrece una maqueta del hidro N1K1 *Kyofu* (ref.AP37).

En cuanto al N1K1-J *Shiden* a 1/48 la mejor opción es la de Tamiya, marca que también ofrece a la misma escala un kit del *Kyofu*. Los coleccionistas de maquetas antiguas también pueden tratar de localizar el «George» de Otaki a la misma escala (ref.OT2-7), considerado de excelente nivel allá por los primeros años 80.

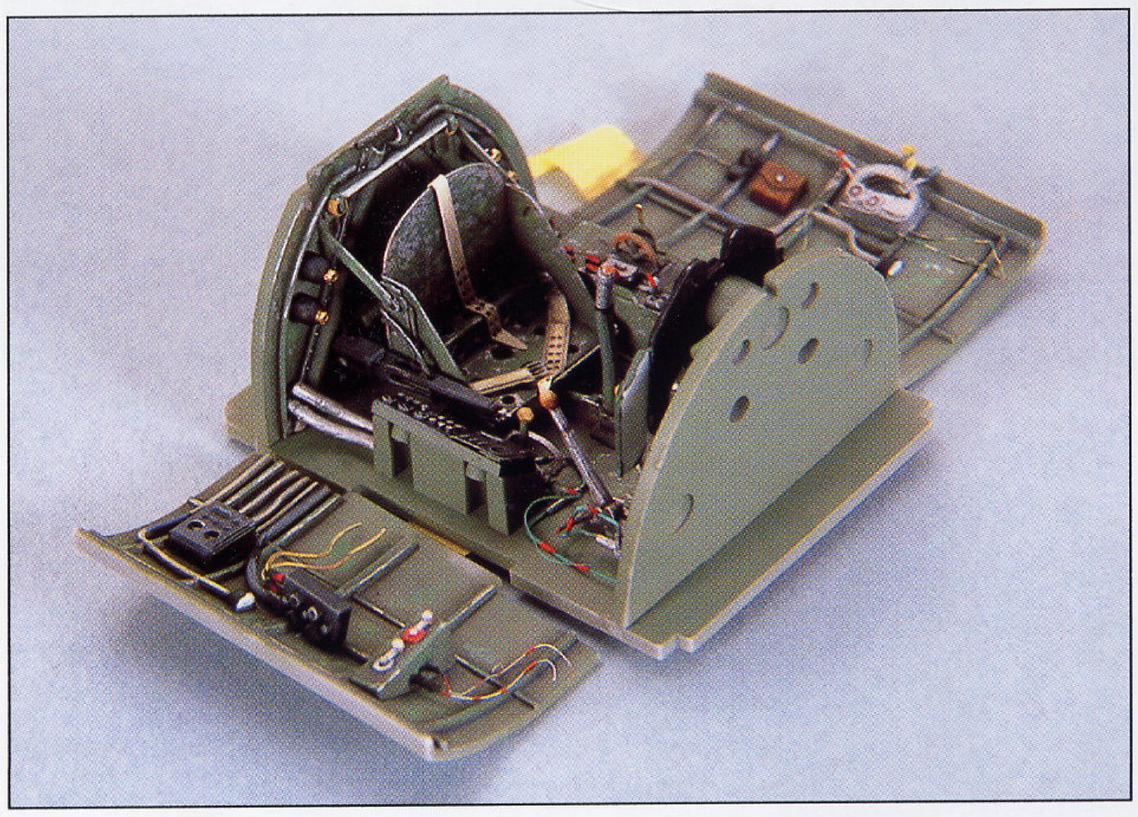
El nuevo *Shiden-Kai* de Hasegawa a escala 1/48 es uno de esos modelos que no requieren, de entrada, ningún accesorio extra para quedar perfectos: las superficies del plástico combinan finísimos detalles hendidos y en relieve, caso de los remaches, líneas estructurales y paneles; destacando también el magnífico detallado básico del cockpit y del motor. Otro aspecto a destacar es que el montaje del modelo resulta muy fácil gracias a la precisión de los encajes, necesitando apenas el uso de masilla en las juntas.

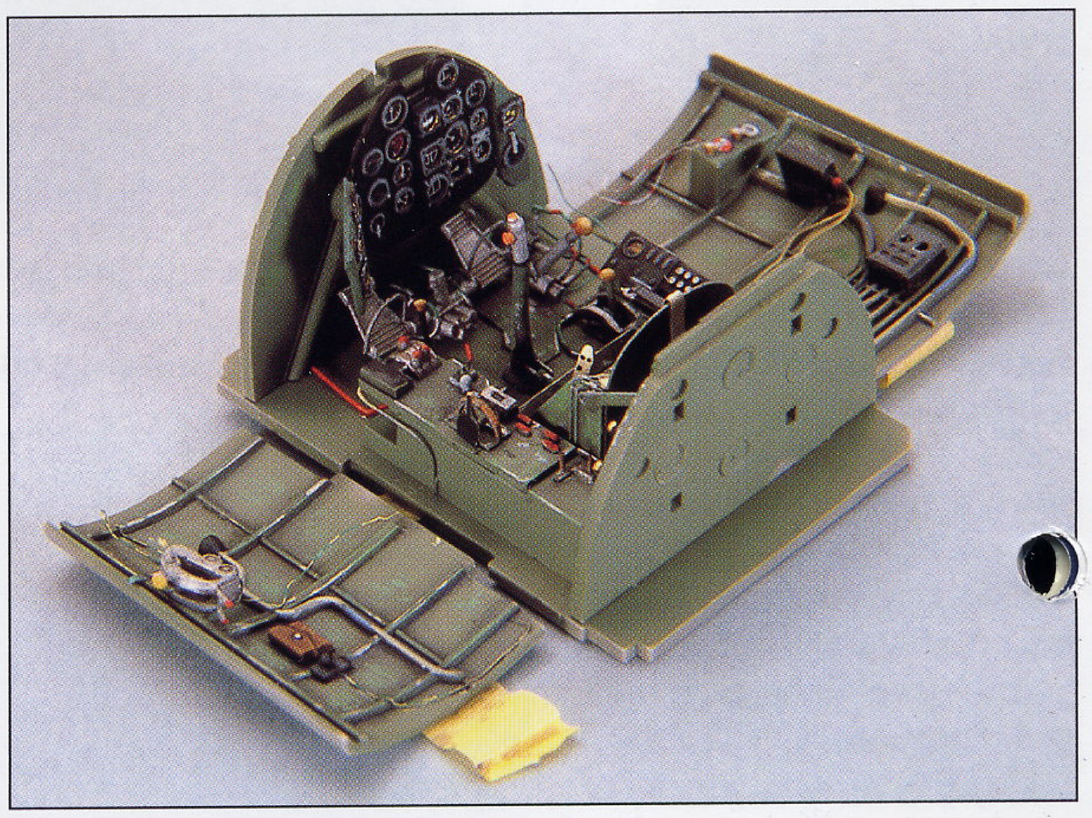
Hablar del nivel de un kit es una cuestión muy subjetiva y toda maqueta, por muy buena que sea, siempre es susceptible de mejorarse. En este caso el trabajo de mejora se ha limitado a reconstruirse algunos elementos del interior de la cabina y añadir pequeños detalles en el tren de aterrizaje.

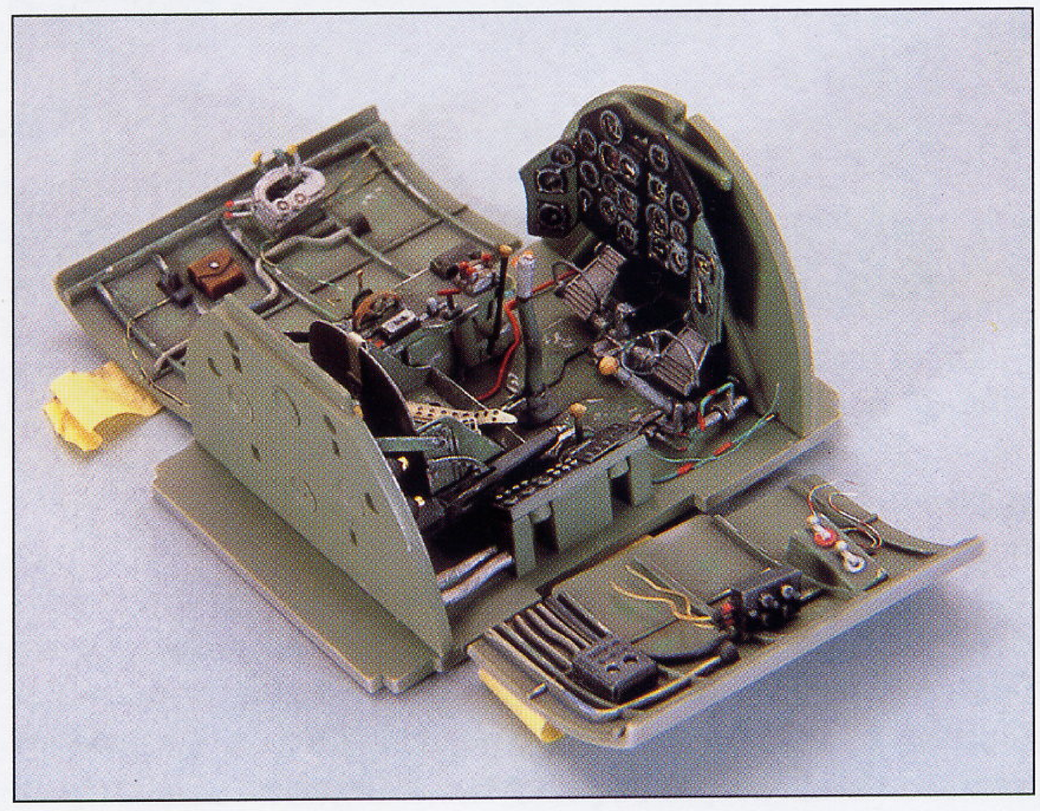


INTERIOR DE LA CABINA

Para detallar el cockpit he utilizado fotograbado de Eduard ref.48-152; una referencia específica para el N1K1-J pero con muchas partes comunes entre esta versión y la N1K2-J. Entre los elementos incluídos en la plancha de la marca checa destaca por su calidad el asiento del piloto junto con sus respectivos anclajes y la palanca de regulación del mismo. Otros detalles que mejorarán notablemente gracias al fotograbado de Eduard son los pedales y todas las pequeñas palancas, sin contar el sistema de cableado eléctrico y otras conducciones.







Pero sin duda es el tablero frontal de instrumentos el que merece un tratamiento especial en la cabina de nuestro «George». El que trae la maqueta no es del todo malo, pero este tipo de piezas siempre tienen detalles un tanto sobredimensionados. Para construir el nuevo tablero utilizo elementos muy sencillos: plástico transparente, marcos de relojes y diales en fotograbado provenientes de la plancha nº8 de Euro Modelismo, y los propios relojes en calca que trae la maqueta.

MOTOR Y TREN DE ATERRIZAJE

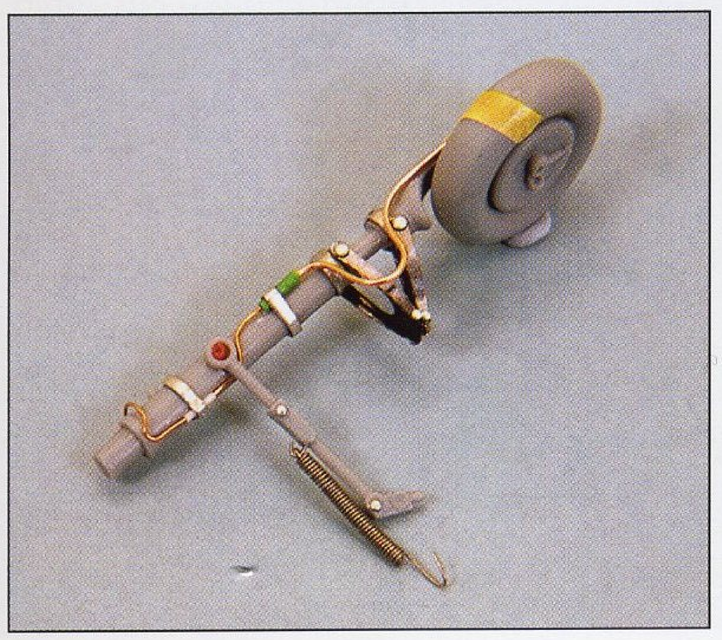
Sobre el estupendo motor *Homare* que trae la maqueta tan sólo es necesario añadir el cableado y algún pequeño remache realizado con plástico. El kit suministra opcionalmente dos anillos de encastre al fuselaje, uno de ellos con los deflectores abiertos y el otro plegados.

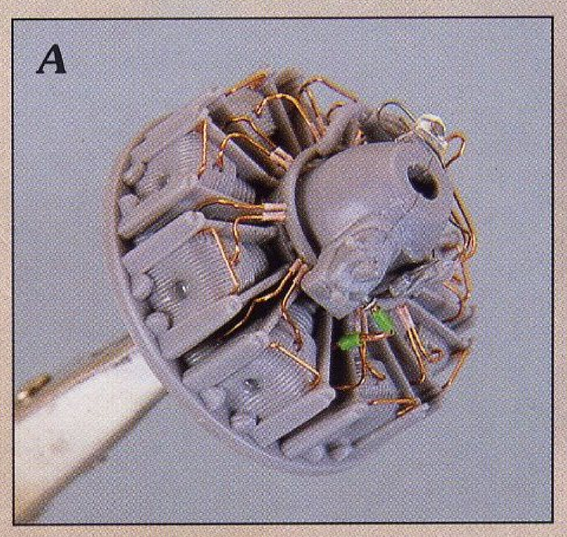
Las patas del tren de aterrizaje se detallan cada una con su correspondiente conducción hidráulica de alambre de cobre fino, completada con abrazaderas recortadas de fina chapa metálica. Un detalle a destacar es el muelle del brazo de retracción, realizado con ese finísimo hilo de cobre que viene en los cables de algunos artículos de electrónica (en mi caso proveniente de unos viejos auriculares para el *walkman*). Para darle forma lo he enrollado alrededor de una broca de 0,3mm. El resultado es totalmente real y su fineza guarda relación con la escala. Los topes de los elementos artículables están hechos con un sacabocados de precisión y chapa metálica.

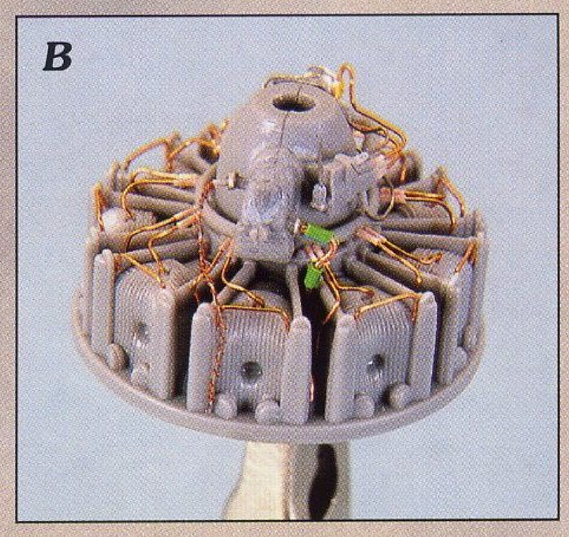
PINTURA: PLANTEAMIENTO

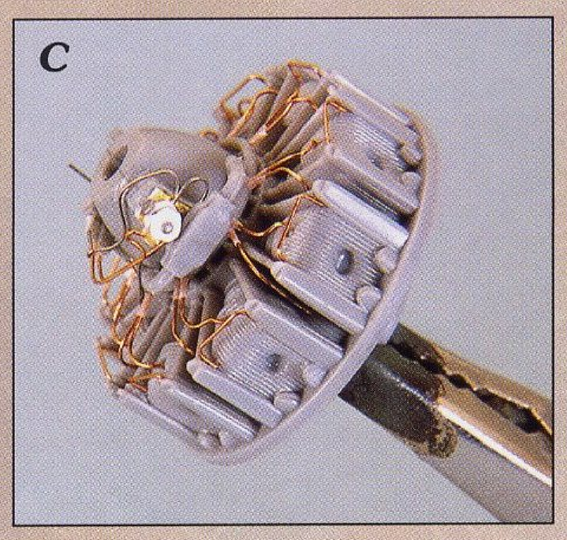
Pintar cualquier tipo de aparato japonés de la II Guerra Mundial siempre me ha parecido un reto. Cada vez que observo fotos de la época, y especialmente si éstas corresponden a los años 1944-45,

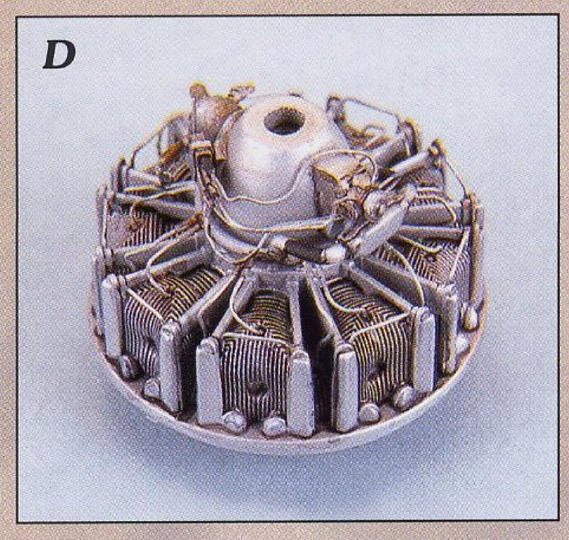
Detalle de una de las patas del tren de aterrizaje principal. El actuador del amortiguador es de fotograbado, y la conducción hidráulica de los frenos de cobre. Observar el muelle de recuperación del brazo superior, hecho con hilo metálico superfino.

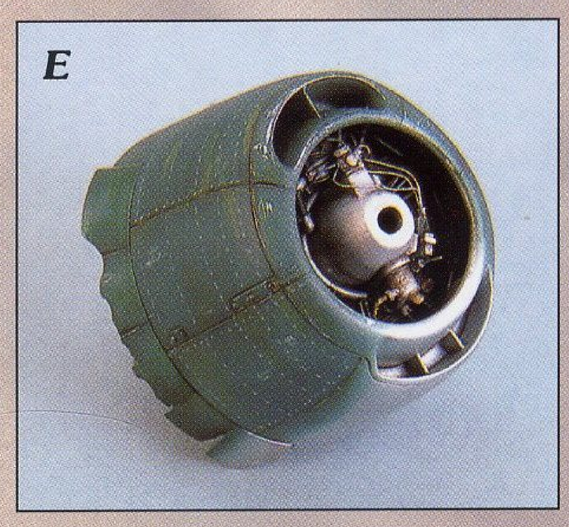






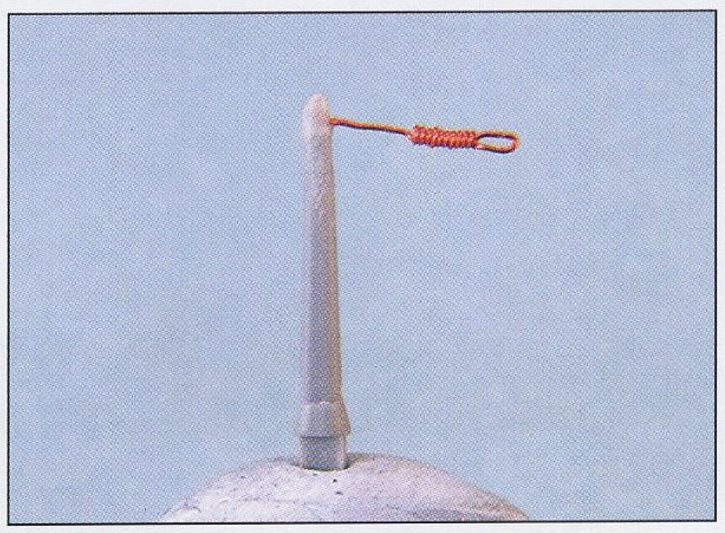






A-B-C. El principal trabajo de mejora sobre el motor se refiere a las conducciones. El hilo de cobre muy fino es ideal para este cometido. Observar la diferente curvatura de los cables, según su posición en los cilindros y el anillo de distribución frontal.
D. Sobre una base de color aluminio en esmalte trabajamos por separado cada detalle del motor mediante pequeños lavados. En este caso se han utilizado acrílicos para aerografía de Vallejo, pertenecientes a la gama «Liquid Acrylic».
E. Una vez encastrado en el carenado solamente se apreciarán los detalles frontales del motor.

La terminal del mástil de la antena también es del consabido y versátil hilo de cobre.

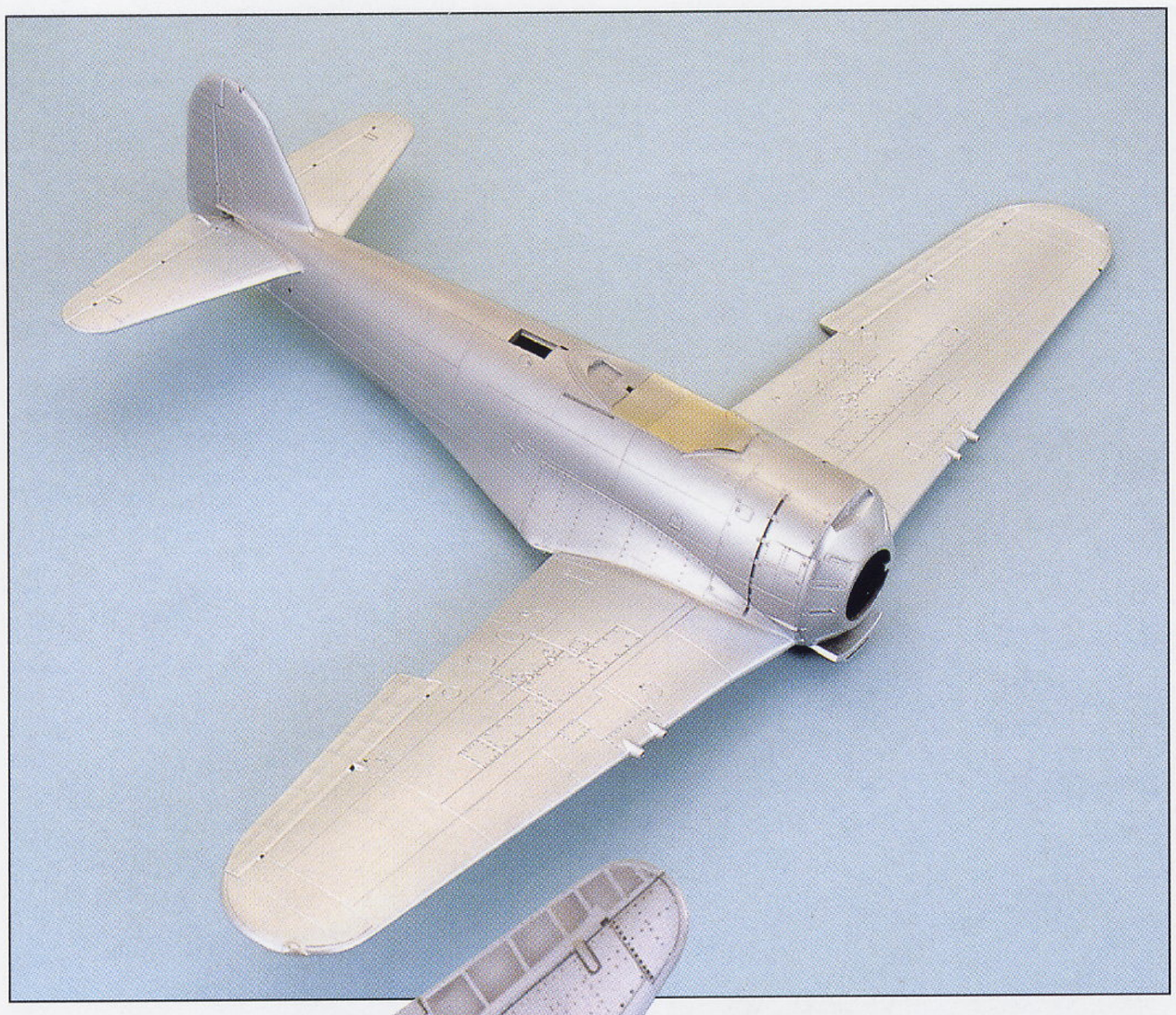


veo en los aviones un gran nivel de desgaste de la pintura, lo cual produce muchos efectos diferentes sobre las superficies; desgaste y efectos que harían las delicias de cualquier aficionado a los vehículos militares. Pero se trata de un avión, y los planteamientos a la hora de decorar el modelo tienen que ser otros.

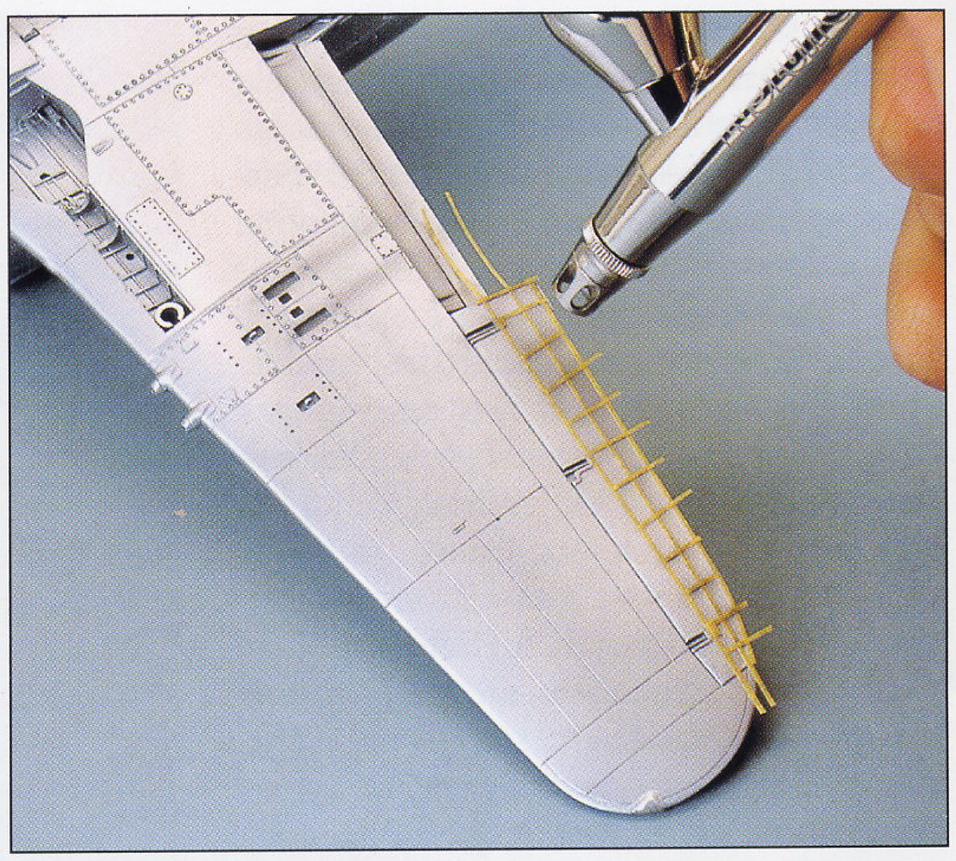
De sobra es conocida, a tenor de lo que se ve en las fotos históricas, la mala calidad de algunas pinturas utilizadas por las fuerzas aéreas japonesas, especialmente si se aplicaban sobre aparatos de construcción metálica. El grado de desgaste podía depender del color concreto (no se desgastaba igual el verde del ejército que el rojo empleado para pintar los *hinomaru*), y del fabricante del avión (tampoco se desgastaba igual uno construido por Mitsubishi o por Nakajima, ya que cada planta de montaje utilizaba sus propias pinturas). En cualquier caso, los técnicos nipones nunca pudieron ni supieron encontrar el agente fijador idóneo en la composición de los pigmentos.

PINTURA: INTERIORES Y MOTOR

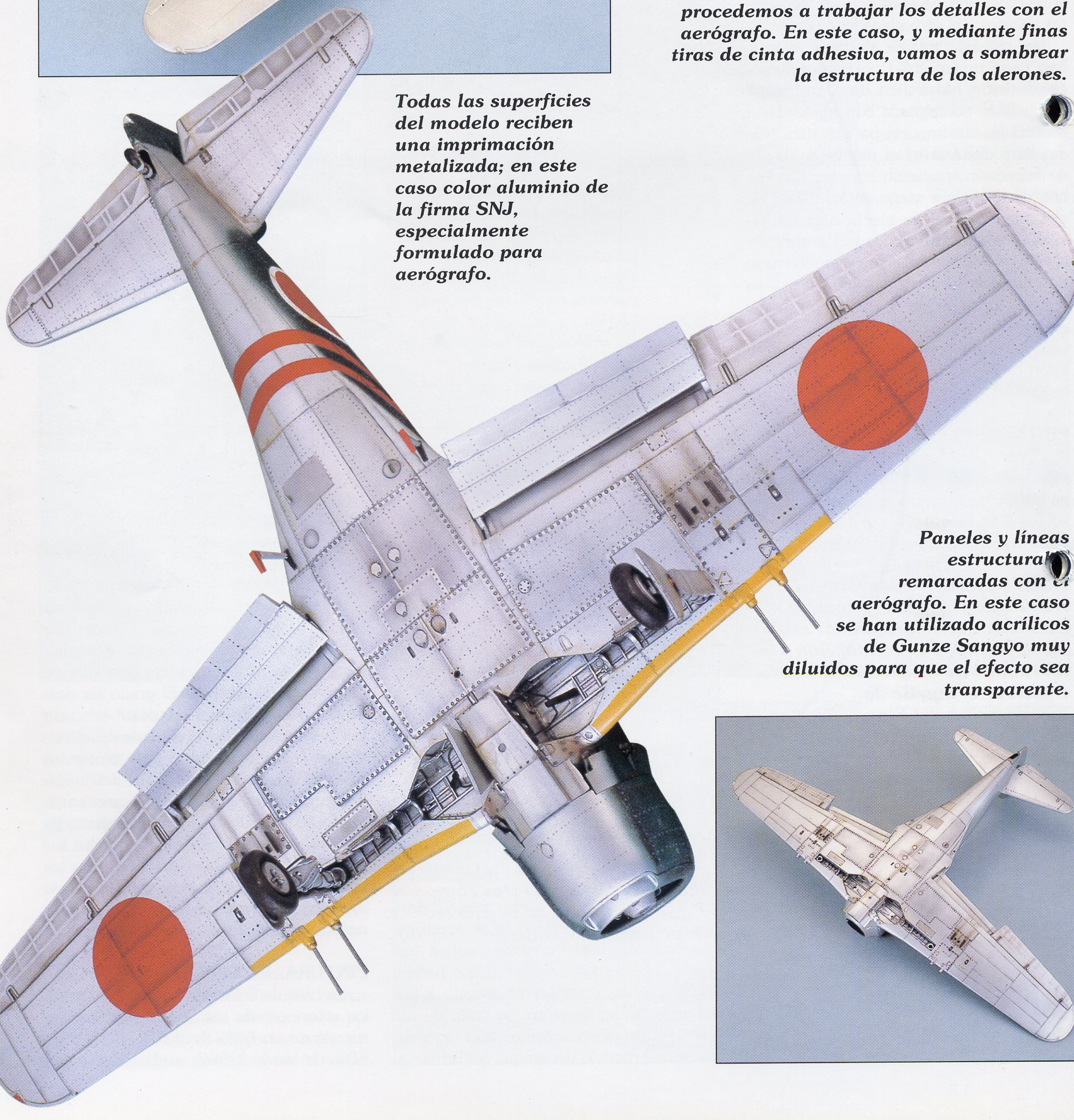
La base de color que he aplicado sobre los interiores de mi *Shiden-Kai* es una mezcla de un 60% de verde H312 y un 40% de verde H302, ambos de Gunze



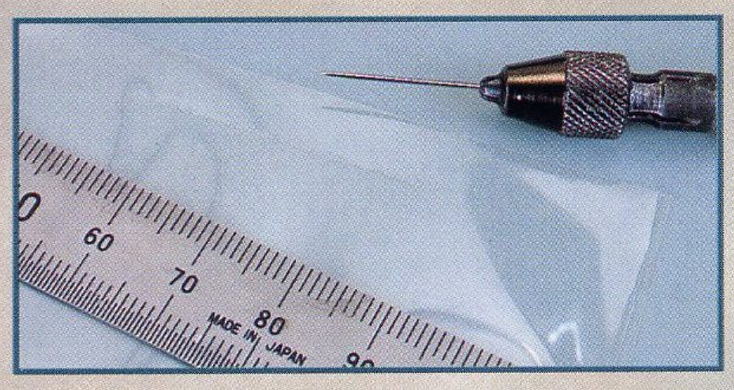
Todas las superficies del modelo reciben una imprimación metalizada; en este caso color aluminio de la firma SNJ, especialmente formulado para aerógrafo.



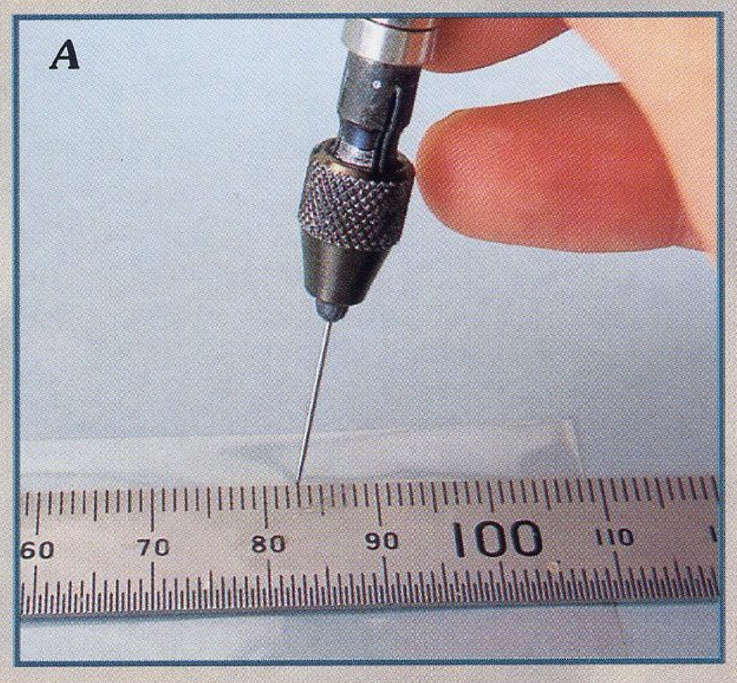
Sobre la base de color aluminio procedemos a trabajar los detalles con el aerógrafo. En este caso, y mediante finas tiras de cinta adhesiva, vamos a sombrear la estructura de los alerones.



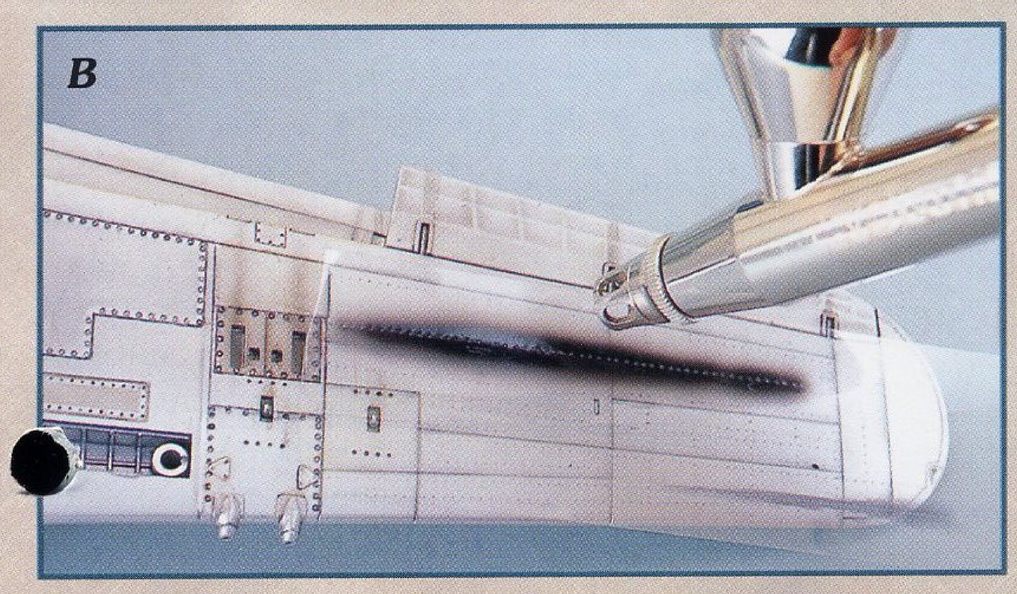
Paneles y líneas estructurales remarcadas con el aerógrafo. En este caso se han utilizado acrílicos de Gunze Sangyo muy diluidos para que el efecto sea transparente.

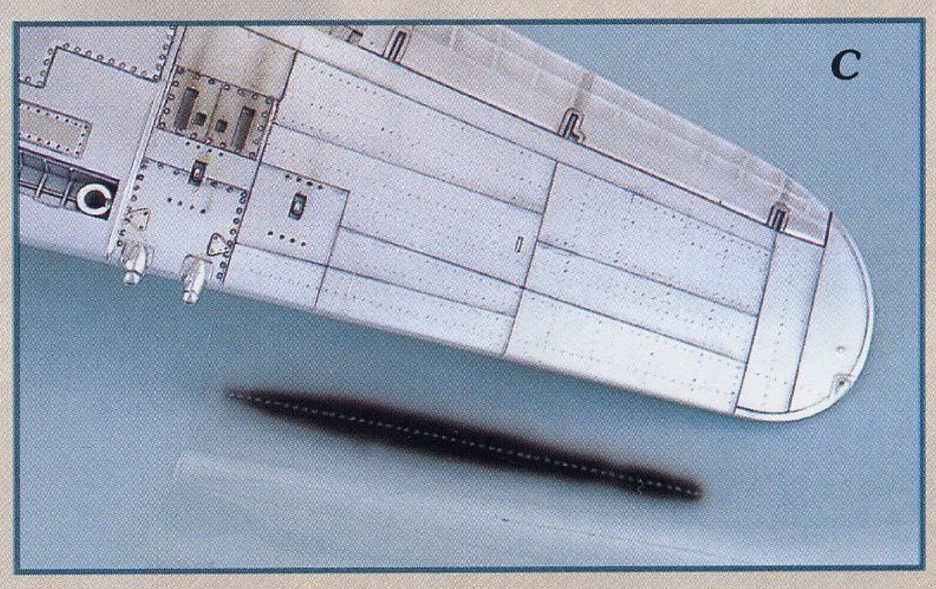


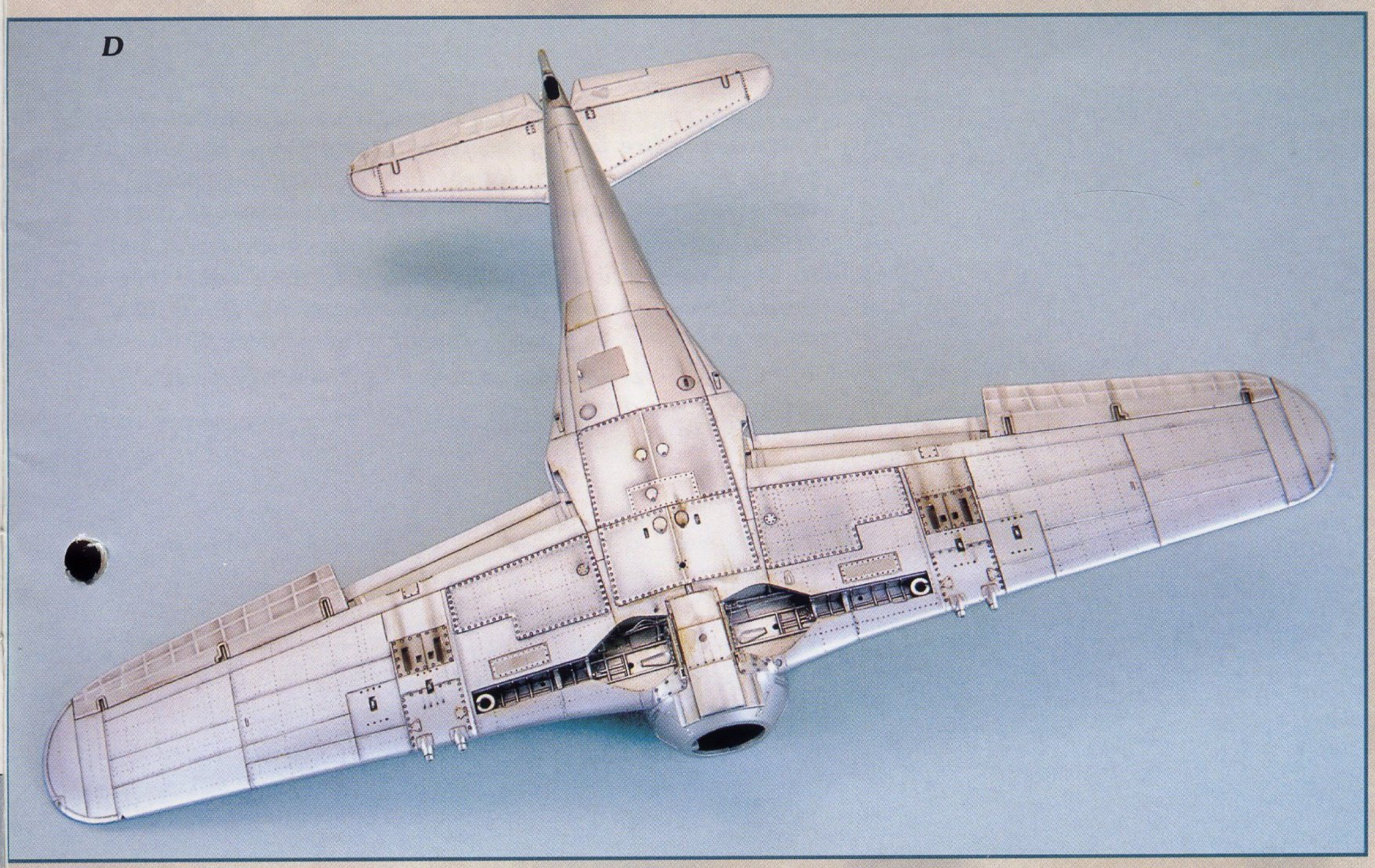
Estos son los sencillos materiales que se van a utilizar para pintar los remaches: un trozo de acetato, una regla metálica y una aguja acoplada al portabrocas manual.

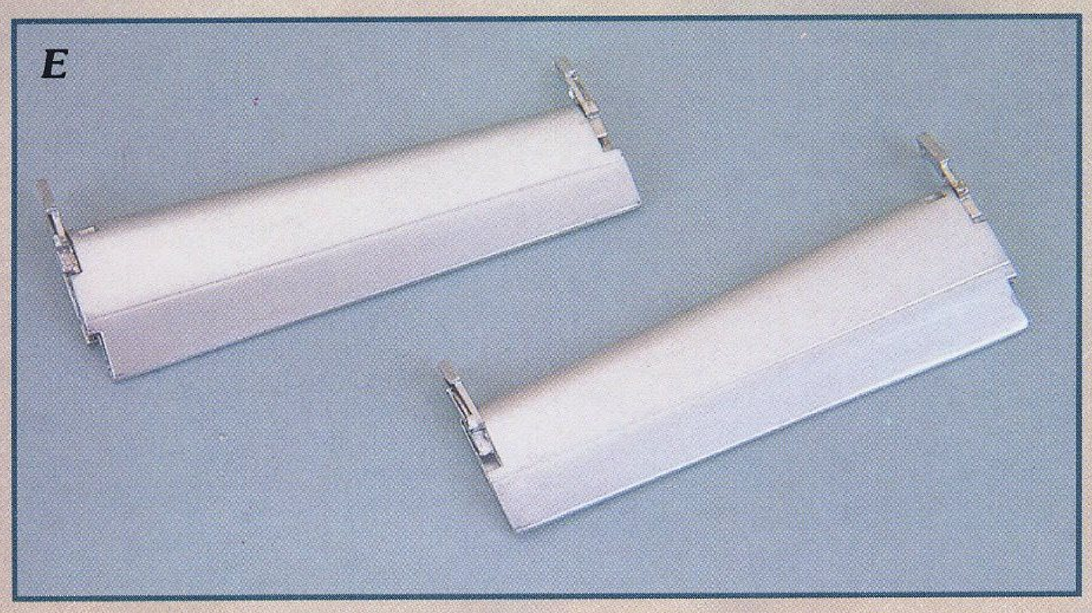


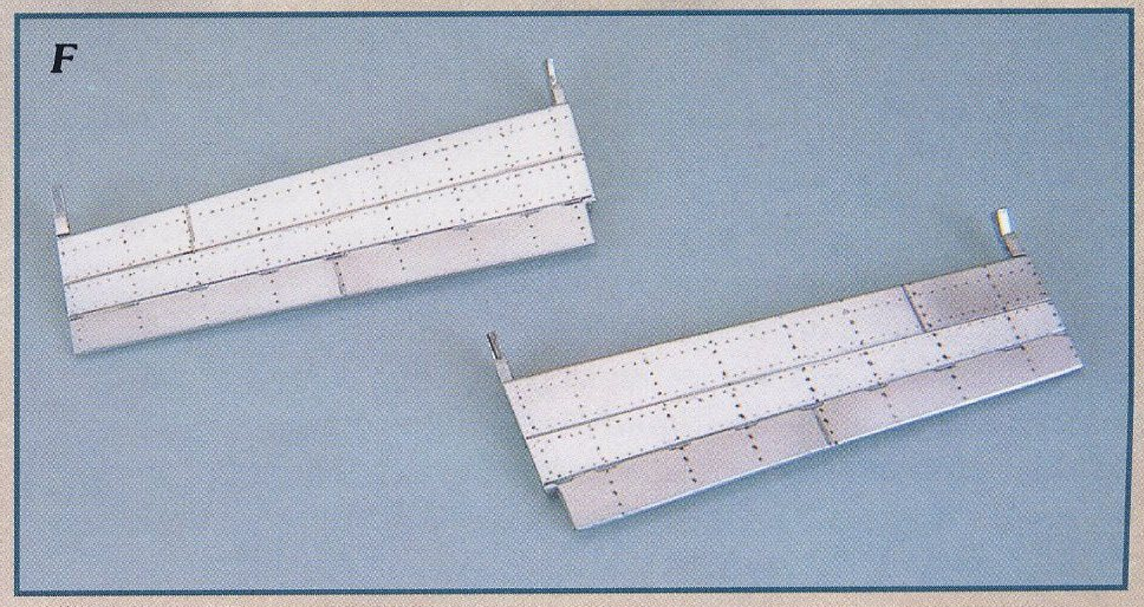
A. Usando la regla como guía trazamos una línea de puntos, a una distancia entre ellos acorde con la escala 1/48.
B. Para trazar las líneas de remaches hay que utilizar como referencia unos buenos planos del avión. Posteriormente pulverizamos sobre la plantilla un tono metalizado más oscuro.
C. Este sistema de reproducción de remaches es fácil y limpio. La plantilla de acetato puede después lavarse y ser utilizada sobre otras maquetas.
D. Las superficies del modelo ganan en matices con todos los remaches pintados.
E-F. Los mismos procesos también se han realizado sobre los flaps de combate.
La maqueta trae estos elementos en piezas independientes, pudiendo montarse en posición bajada.

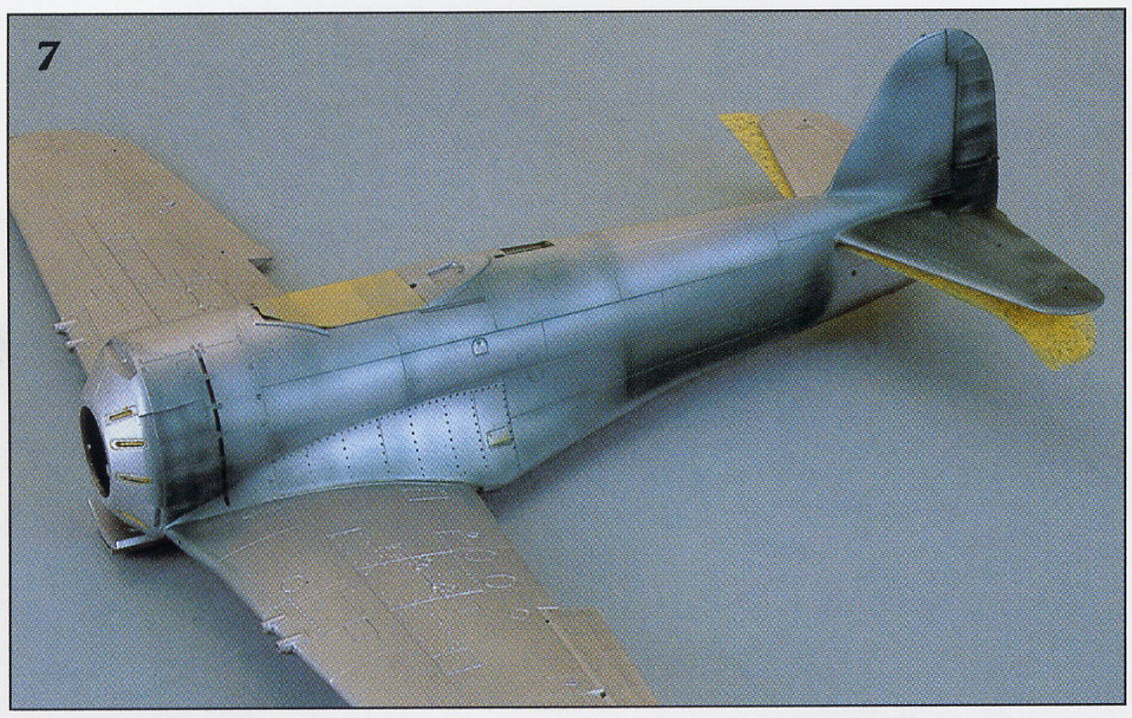


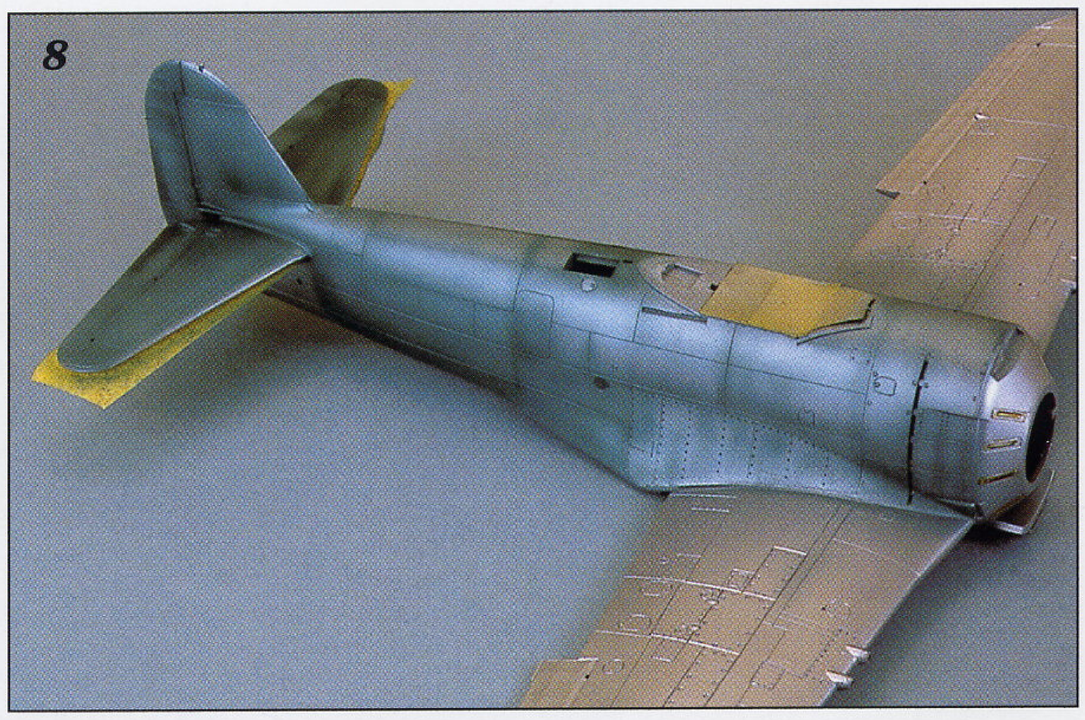




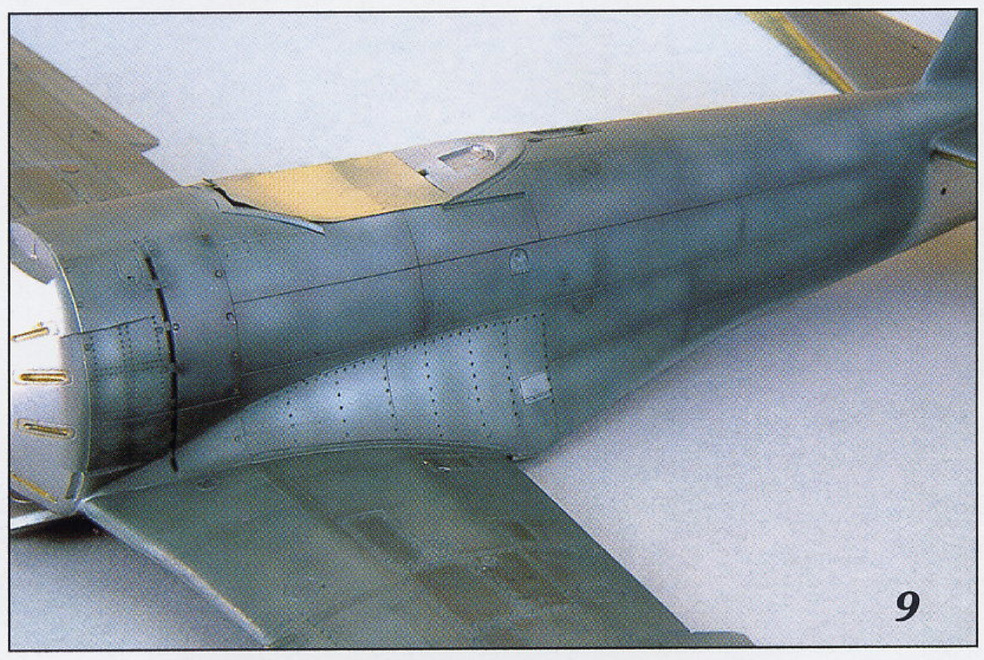




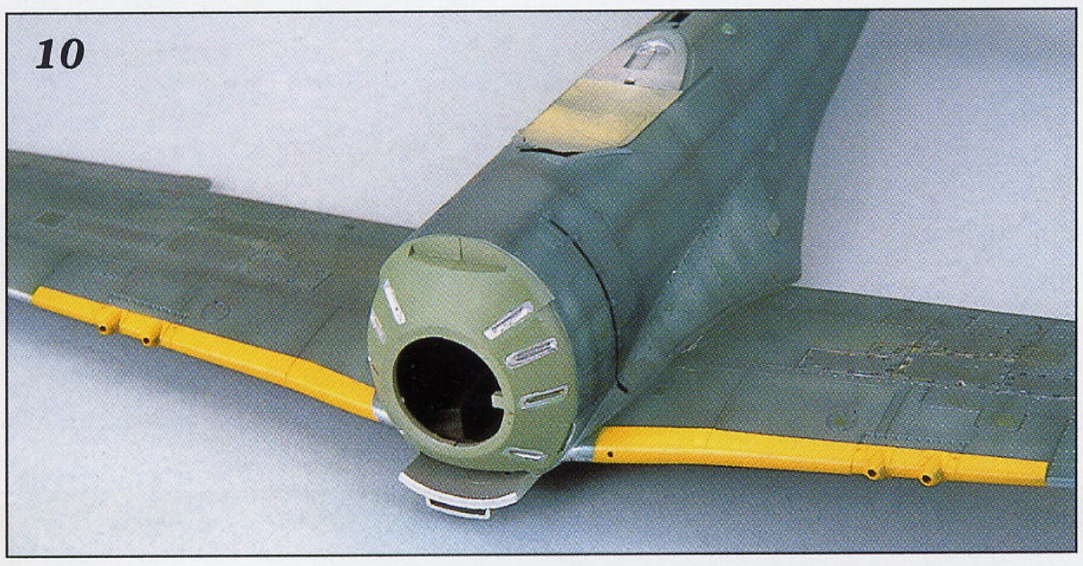

7

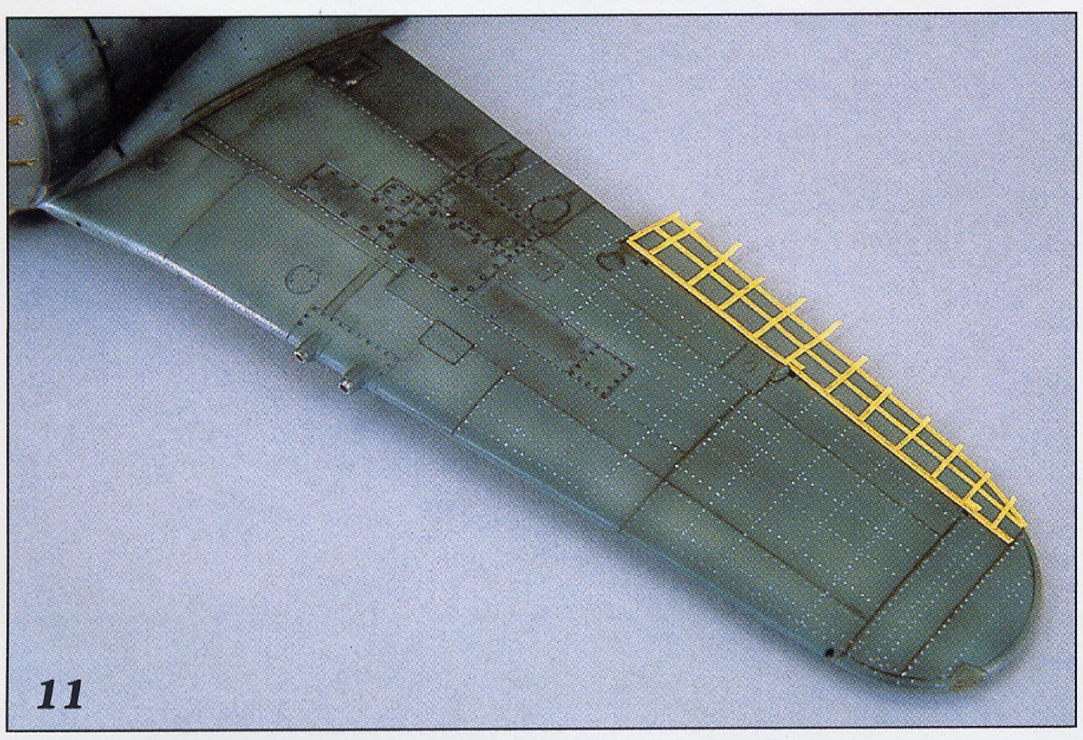

8

Sangyo dentro de su gama acrílica *Aqueous Hobby Color*. Considero que el tono obtenido se parece bastante a ese color que los libros sobre el tema denominan de una manera muy ambigua como *«Kawanishi cockpit color»*. Sobre esta imprimación dada con aerógrafo paso después a trabajar a pincel; primero con lavados al óleo de tierra sombra tostada y azul ultramar oscuro, y luego de la manera habitual con colores *Model*


9

de la proporción entre pintura y agua el resultado será más o menos intenso, lo cual es excelente para variar el efecto de sombra y profundidad de los lavados sobre cada detalle, sin contar el interesante acabado que se produce al aplicar distintos tonos transparentes unos sobre otros, ya que los últimos nunca ocultarán completamente a los dados en primer lugar. En una parte tan pequeña como el motor obtenemos de esta manera la mayor variedad cromática.


10


11

7. Ahora toca trabajar las superficies superiores y laterales sobre la imprimación metalizada. El color verde se aplica con aerógrafo en sucesivas capas transparentes, insistiéndose más en una zonas que en otras.

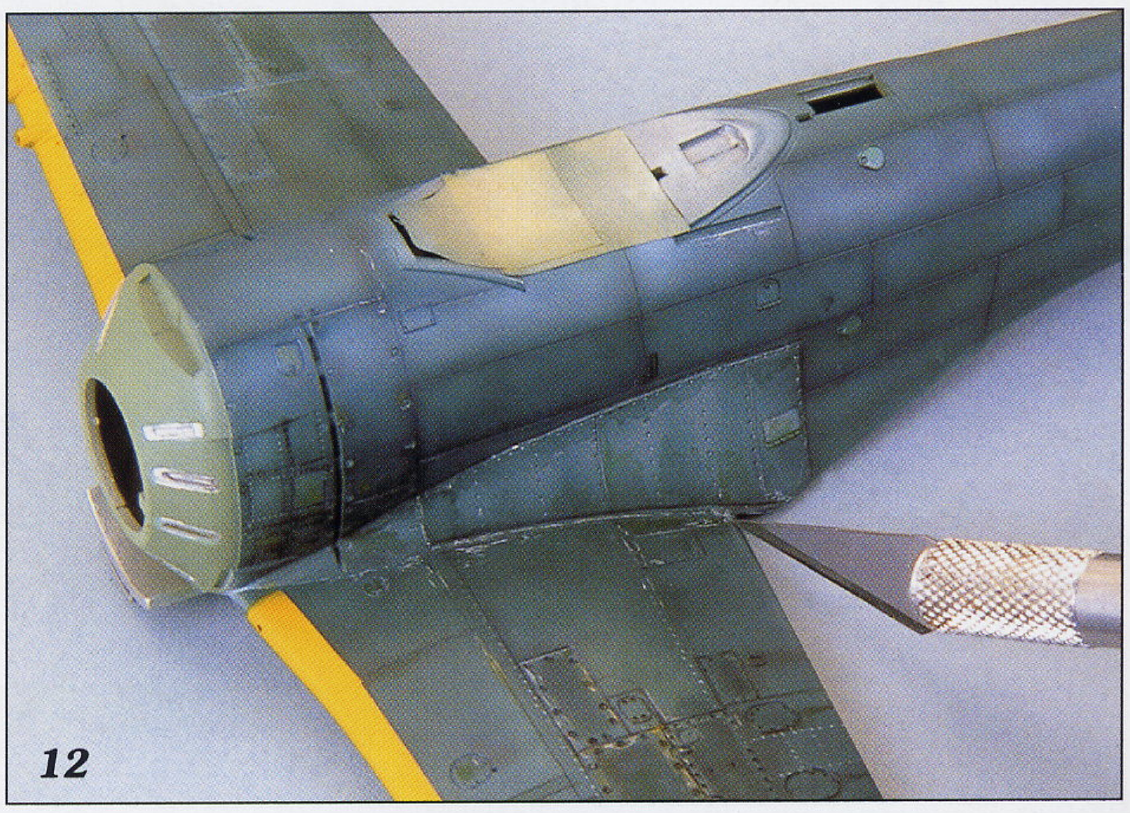
8. El color verde debe estar muy diluído en el depósito del aerógrafo. De esta manera la base de color aluminio se transparentará ligeramente.

10. Con un verde más oscuro y opaco empezamos a remarcar los detalles estructurales.

9 Con cinta adhesiva se han delimitado y luego pintado las franjas amarillas en los bordes de ataque.

11. La plantilla para pintar remaches también es utilizada sobre el color verde, así como las tiras adhesivas para sombrear la estructura de los alerones.

12. Los desconchones se imitan raspando el color verde hasta que se aprecie la base de color aluminio. La cuchilla debe estar en perfectas condiciones.


12

Color de Vallejo para pintar minuciosamente los pequeños detalles: cableado, interruptores, palancas, etc.

En cuanto al motor, recibe una base de color aluminio XF16 de Tamiya en esmalte. Para el posterior trabajo de lavados he utilizado esta vez los acrílicos de Vallejo para ilustración aerográfica de la gama *Liquid Acrylic,* los cuales me he animado a probar por su transparencia. De esta manera, y sucesivamente, doy aguadas sobre los detalles con sombra tostada 821, ocre 817, negro 824 y azul ultramar 810. Dependiendo

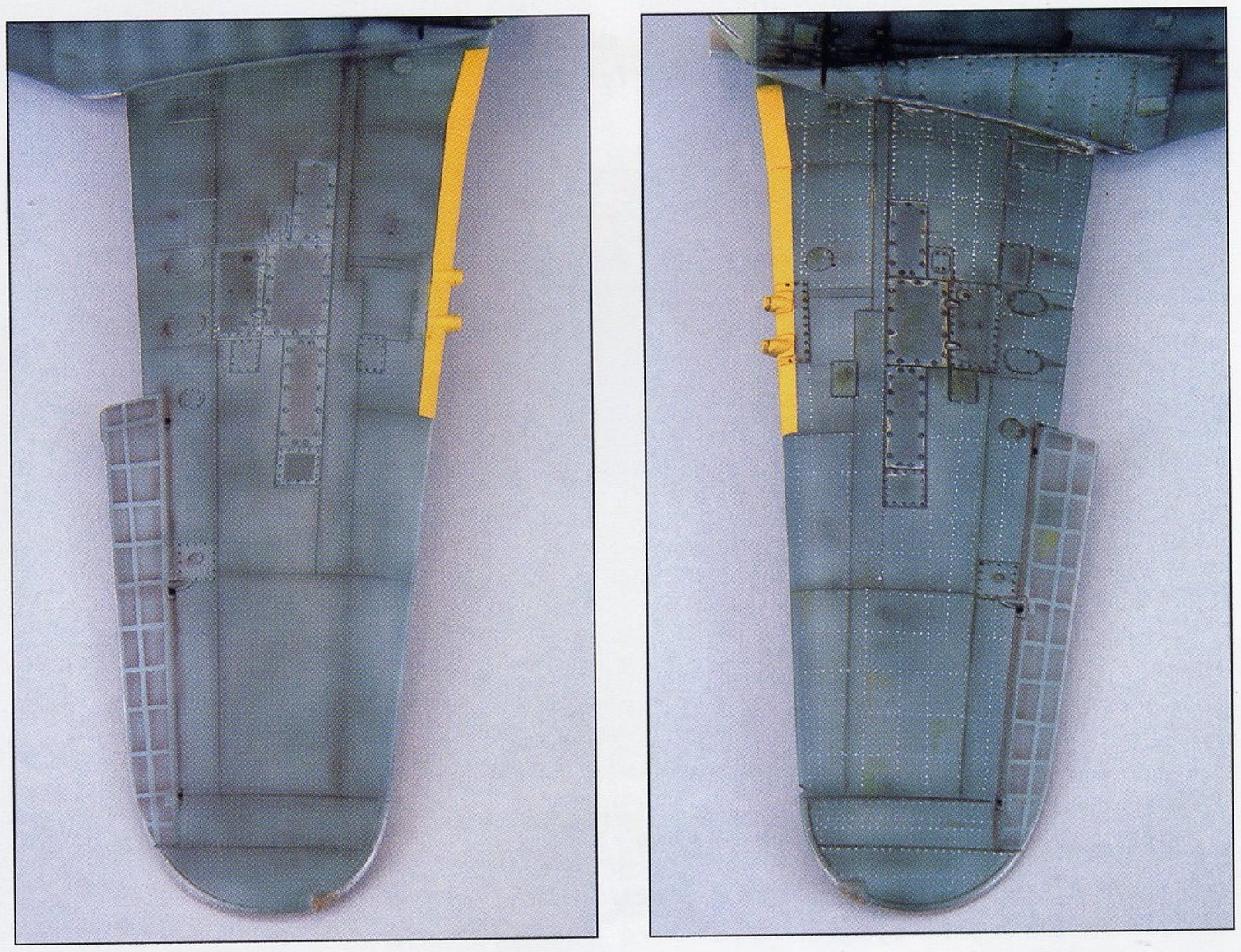
EL ESQUEMA DE PINTURA

No se conocen decoraciones del N1K2-J que se aparten del esquema estandarizado para este caza. Sin contar los prototipos, pintados enteramente en el habitual rojo-naranja (F.S.31400), el resto de los aparatos llevaban las superficies superiores y laterales del fuselaje en el denominado *«Kawanishi navy dark green-black»,* con las superficies inferiores en metal natural (duraluminio), y las palas de la hélice de color marrón F.S.30049.

El tono verde no se conoce con exactitud. Las instrucciones de Hasegawa recomiendan mezclar un 90% de verde oscuro 124 con un 10% de azul 65, ambos de Gunze Sangyo dentro de la gama *Mr.Color,* siendo la tonalidad resultante muy acertada. Mientras, la hoja de AeroMaster indica como color más aproximado el F.S.14066 según la carta Federal Standard; este último tono resulta en mi opinión demasiado claro. Por otro lado, el manual *«IPMS Color Cross-Reference Guide»* aconseja como referencia más real el verde F.S.34092, decidiéndome por buscar una tonalidad intermedia entre ésta y la anterior. Finalmente, y para los que no quieran complicarse la vida con esta cuestión, se puede utilizar directamente el verde XF11 de Tamiya *(JN Green),* o la referencia H59 de Gunze Sangyo *(IJN Green).*

Respecto a las calcas, el kit de Hasegawa incluye numerales para dos decoraciones, ambas correspondientes a la principal unidad que combatió con el *Shiden-Kai*, el 343 Kokutai (grupo aéreo) de la aviación naval japonesa.

De esta misma unidad son también las cuatro opciones que ofrece la hoja de calcas de AeroMaster (ref.48-327), de la cual he elegido la correspondiente al aparato pilotado por el capitán Oshibuchi y perteneciente, dentro del 343 Kokutai, al 701 Hikotai (escuadrón). Este aparato llevaba pintadas dos franjas rojas alrededor del fuselaje y la sección delantera del buje de la hélice en color blanco.



Observar la diferencia de acabado entre las alas antes y después de haberse pintado los remaches. Para el color verde hemos pulverizado sobre la plantilla aluminio mate.

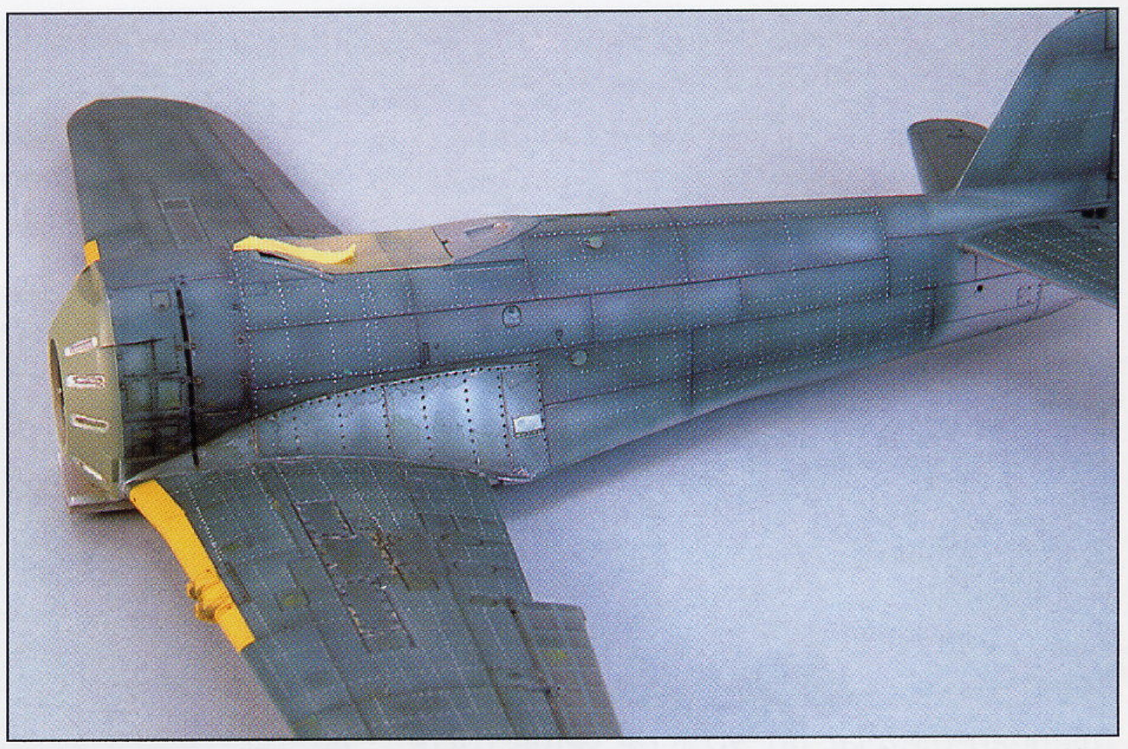
SUPERFICIES INFERIORES

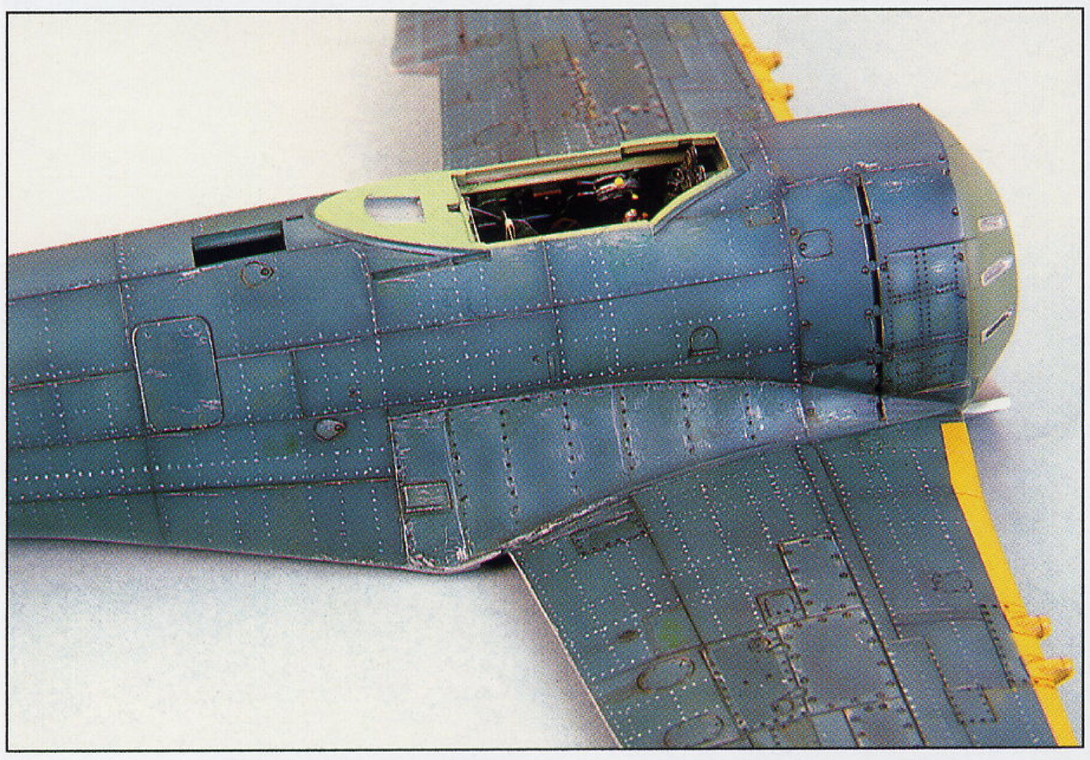
Lo primero es dar una base metalizada a todo el avión, para lo cual he elegido el color aluminio de la firma SNJ especialmente formulado para aerógrafo, de rápido secado y muy resistente a la manipulación. Aplicar una base de color con este pigmento no encierra ningún secreto.

Sobre esta imprimación metalizada voy a seguir trabajando con el aerógrafo

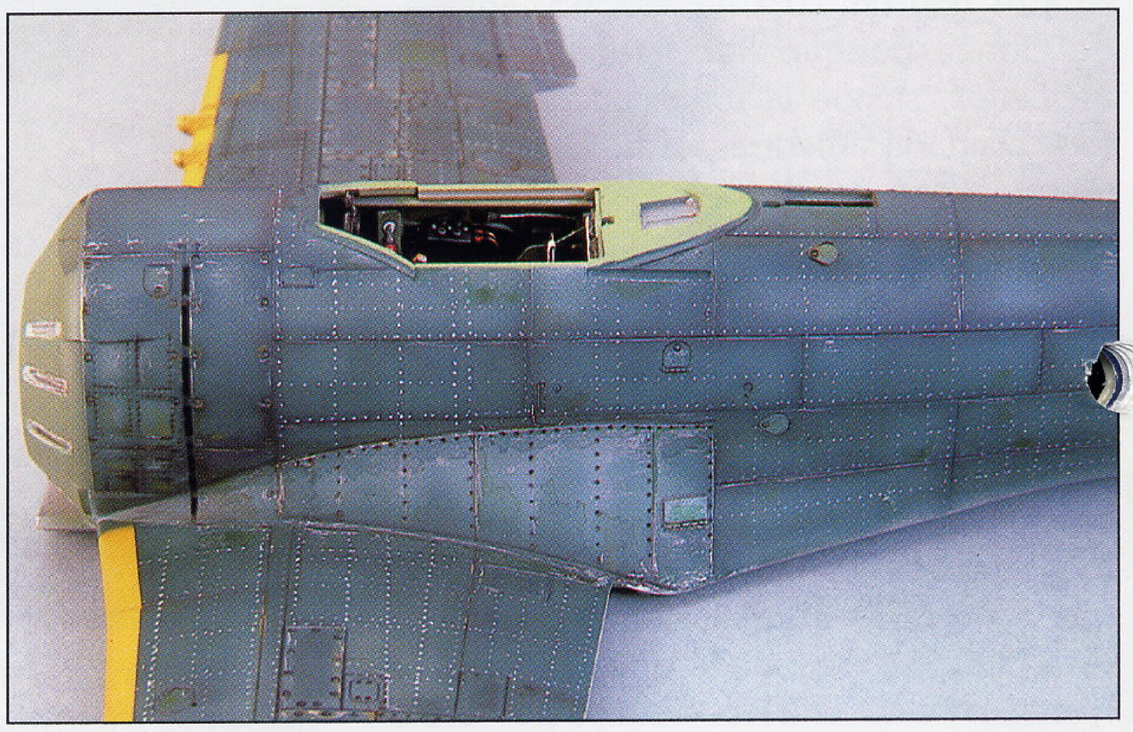
para remarcar paneles y detalles, y crear un efecto de reflejos sobre las superficies inferiores. Los colores han de estar muy diluidos y el efecto resultante tiene que ser muy tenue, trabajándose en unas zonas a mano alzada y en otras con mascarillas para delimitar partes concretas. De esta manera, y siempre con los acrílicos de Gunze Sangyo, aplico azul H326, marrón chocolate H406, marrón verdoso H402 y marrón rojizo H47.

Líneas de remaches pintadas sobre el fuselaje. A la hora de colocar la plantilla hay que atender su paralelismo y perpendicularidad.

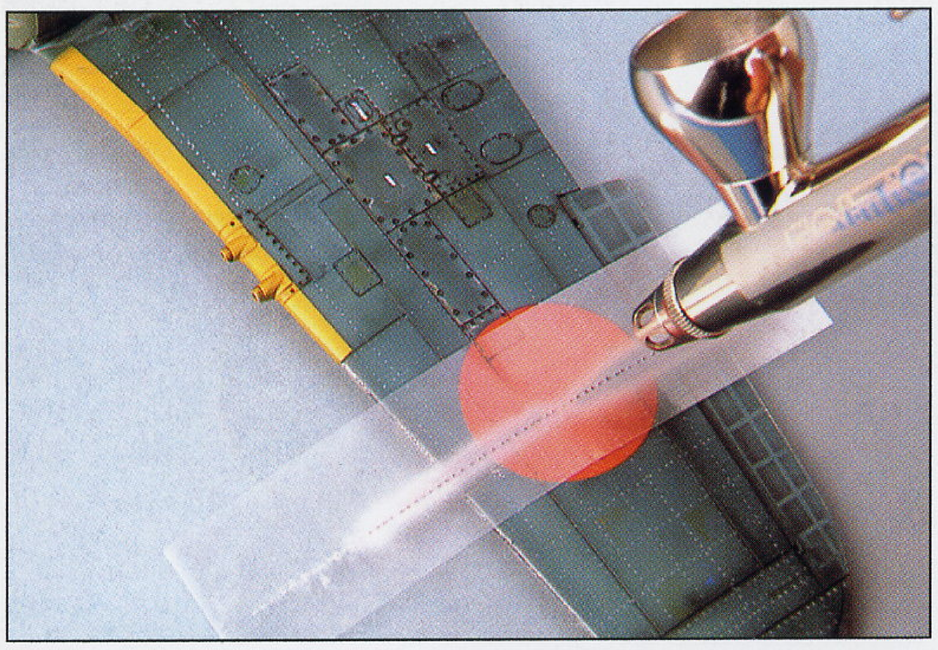


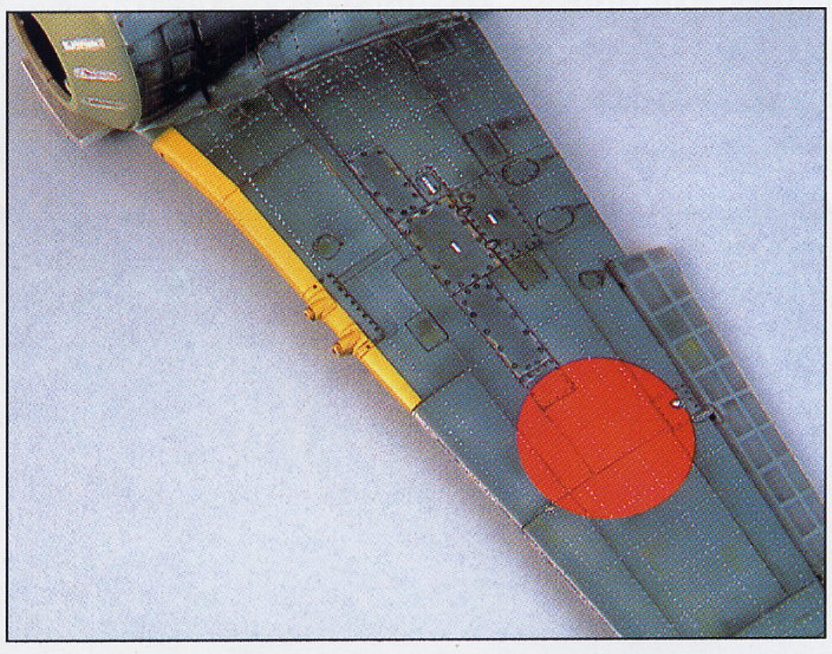


Los efectos de desgaste son especialmente intensos en el encastre de las alas y el fuselaje. Además de los remaches reproducidos con la cuchilla, hemos obtenido un ligero efecto de pintura desconchada por capas, pulverizando ligeramente un tono muy claro.



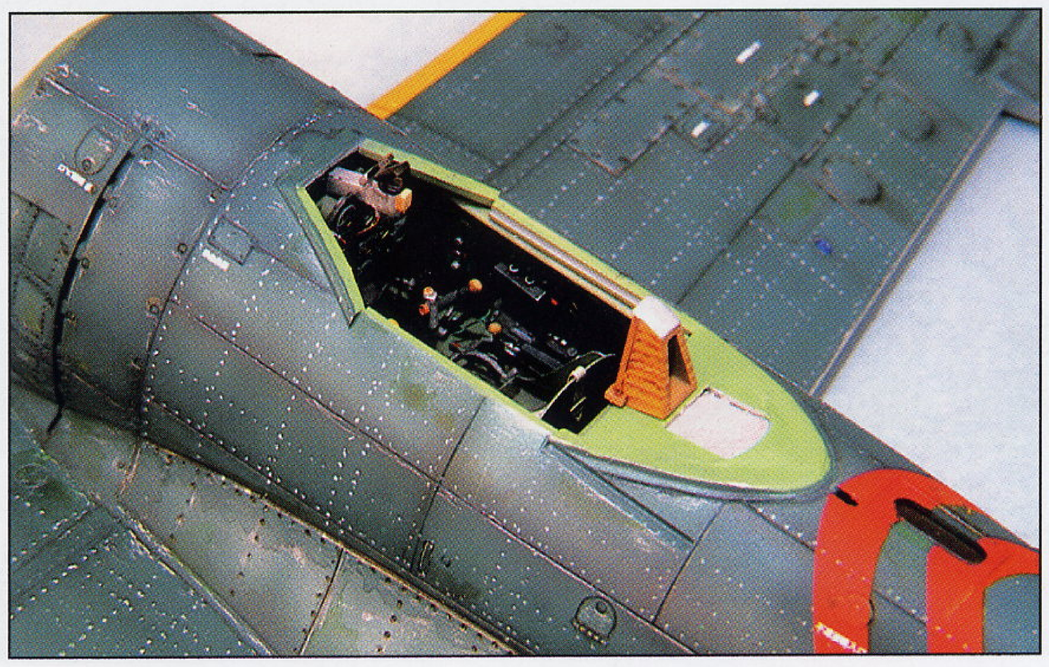
variar el porcentaje de la mezcla y conseguir así una riqueza tonal sobre las superficies del modelo. Los paneles principales y los flaps se remarcan añadiendo a la mezcla anterior un poco de marrón chocolate H406.





Después de colocarlas, también trazaremos algunas líneas de remaches sobre las calcas de las escarapelas.

El contorno exterior del cockpit se pinta también con el mismo verde claro utilizado en la decoración de los interiores.



SUPERFICIES SUPERIORES

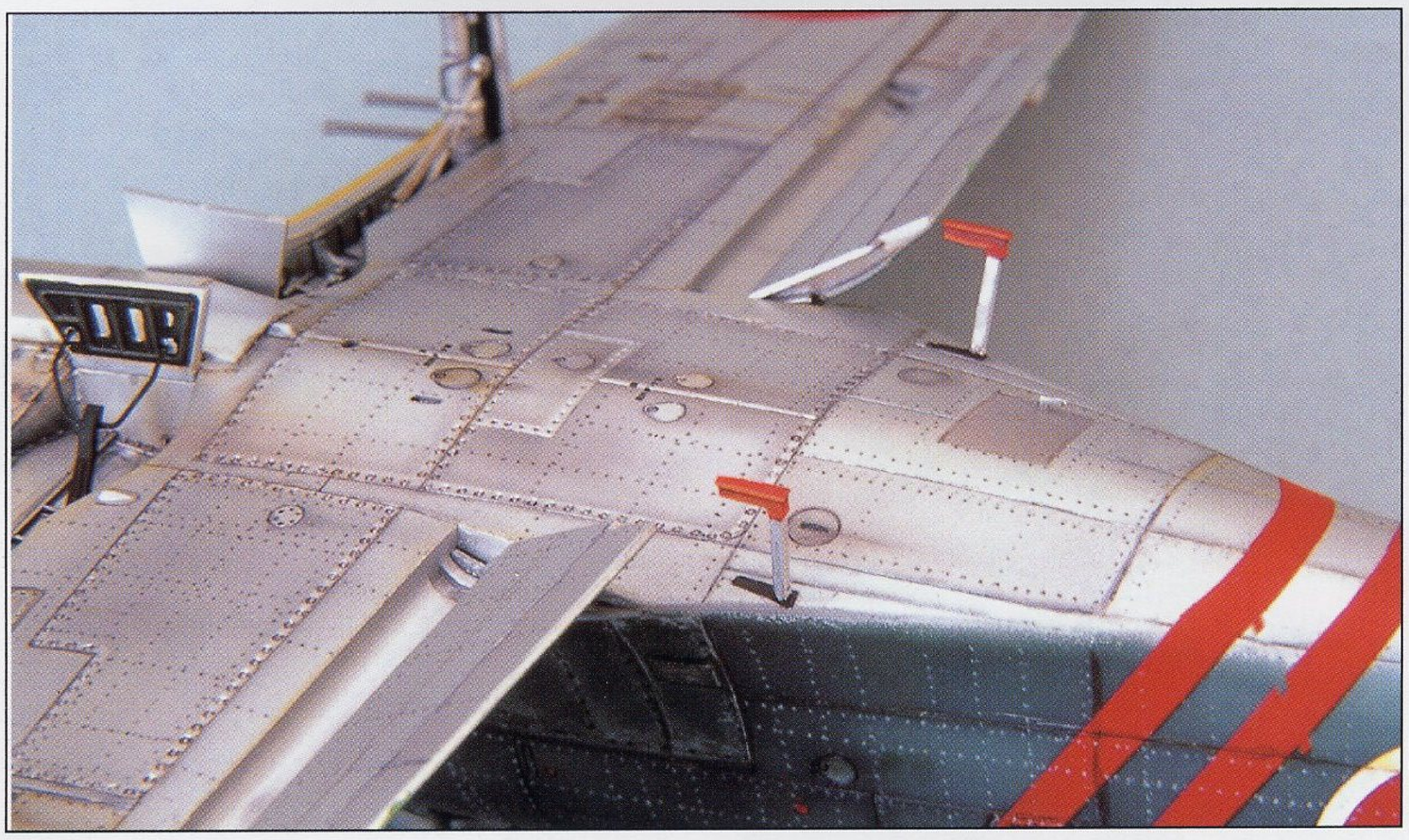
Después de proteger las superficies inferiores mediante enmascaramientos, paso a dar el verde de las zonas superiores. El tono empleado es una mezcla a partes iguales de verde H59 y azul H15 de Gunze Sangyo. Trabajo con el aerógrafo y con el tono resultante muy diluído, dando sucesivas capas semitransparentes que no lleguen a ocultar por completo la imprimación de color aluminio. A partir de la tercera capa se puede

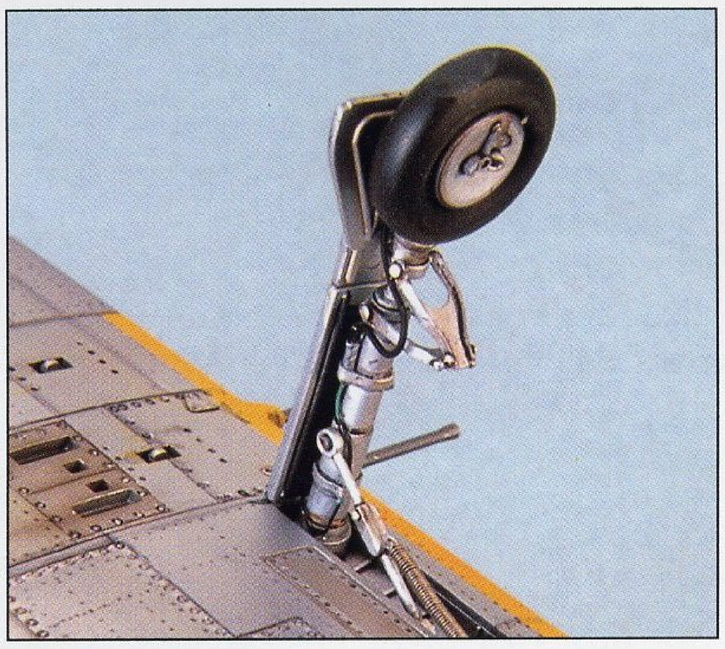
Llega ahora el momento de coger el pincel y trabajar los detalles con lavados y colores *Liquid Acrylic* de Vallejo, los cuales ya había empleado en la decoración del motor. Trabajo por paneles con sombra tostada 821, azul ultramar 810, ocre 817 y verde esmeralda 815. Los desconchones se han imitado raspando con mucho cuidado la capa de verde con la cuchilla, hasta que aparezca la base de color aluminio.

PINTURA DE LOS REMACHES

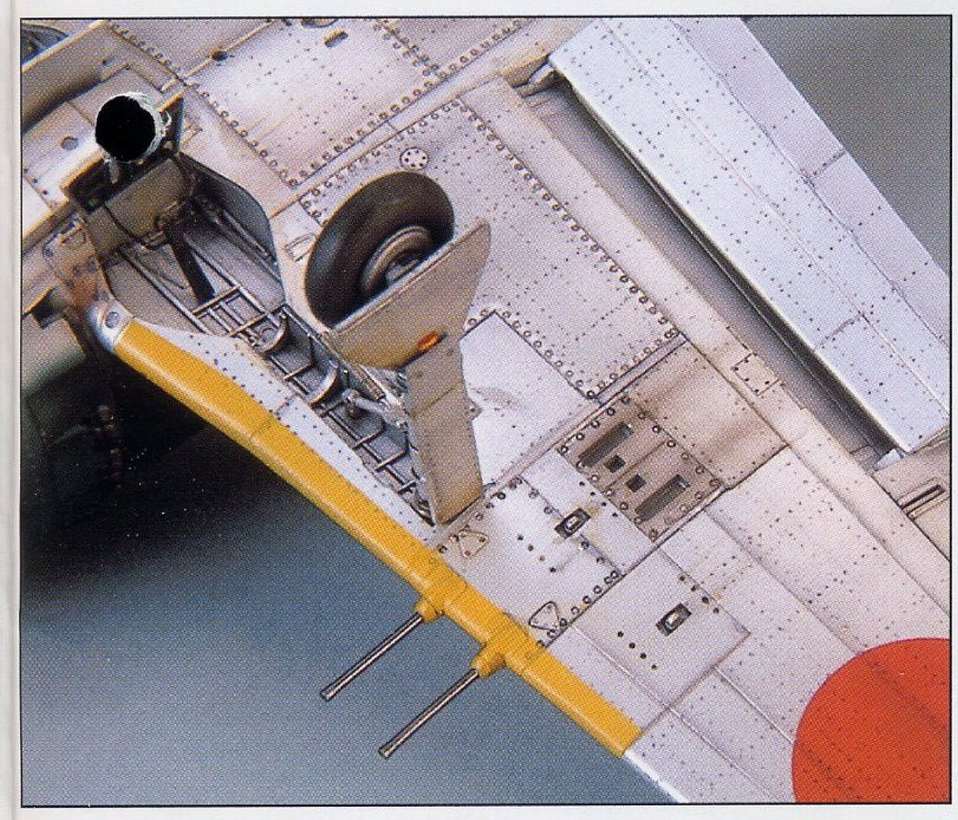
Las líneas de remaches están hechas con una plantilla especial de fabricación propia. Se trata de una tira de acetato transparente taladrada con un punzón muy fino. Este material es lavable y puede ser usado infi-

En nuestro «Shiden-Kai» hemos colocado los estribos retráctiles extendidos. Su extremo inferior es de color rojo.

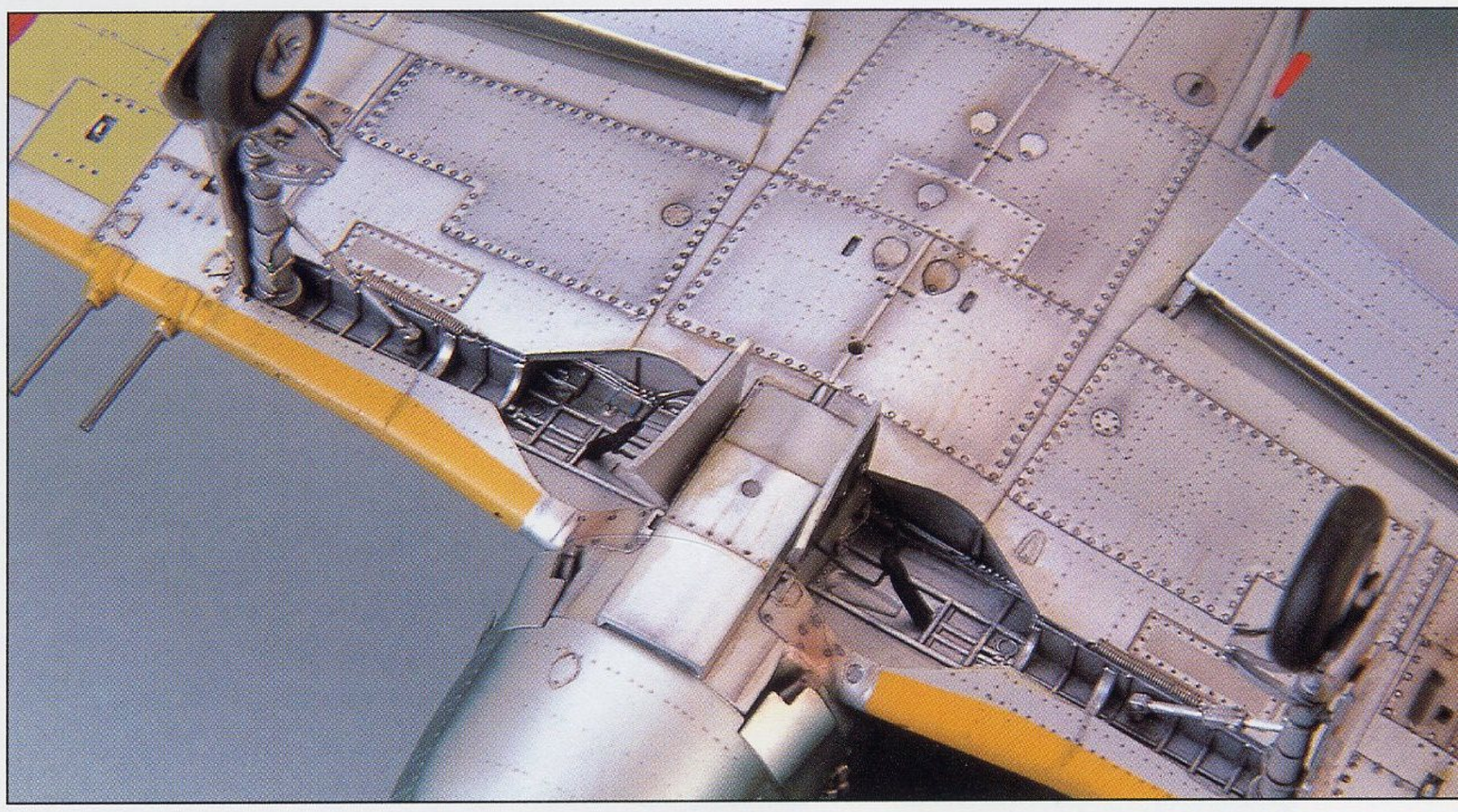




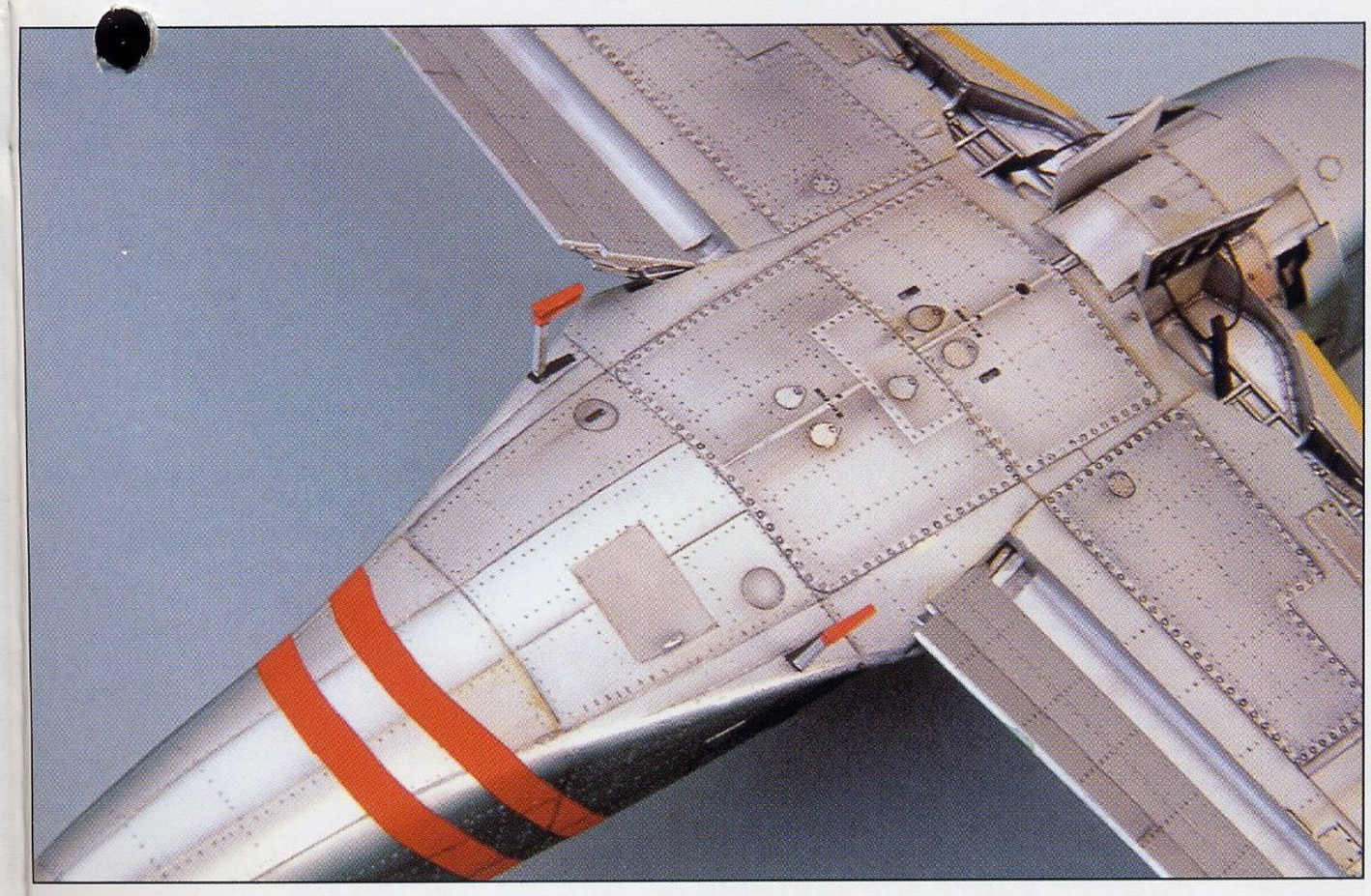
Esta es una de las patas del tren de aterrizaje principal ya montada. Sus pequeños detalles se han remarcado con la técnica de lavados.



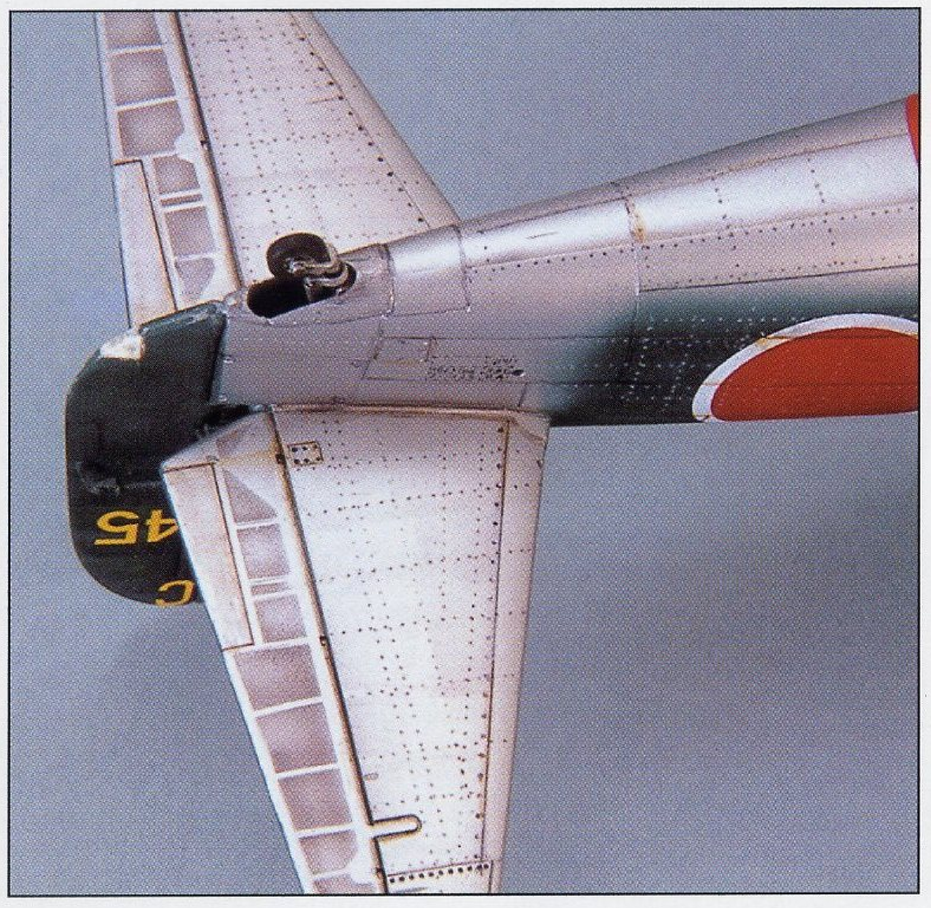
El panel que contiene las aberturas de expulsión de casquillos de los cañones es más oscuro. Los finos trazos hechos con el aerógrafo son de una tonalidad marrón.



Los interiores de los pozos del tren de aterrizaje están muy bien reproducidos en este modelo. Los lavados sirven para remarcar detalles y al mismo tiempo aportar un ligero efecto de uso y suciedad.



Los paneles principales tienen remarcado su contorno por la parte interior, es decir, manteniendo una franja más clara en las líneas de remaches.



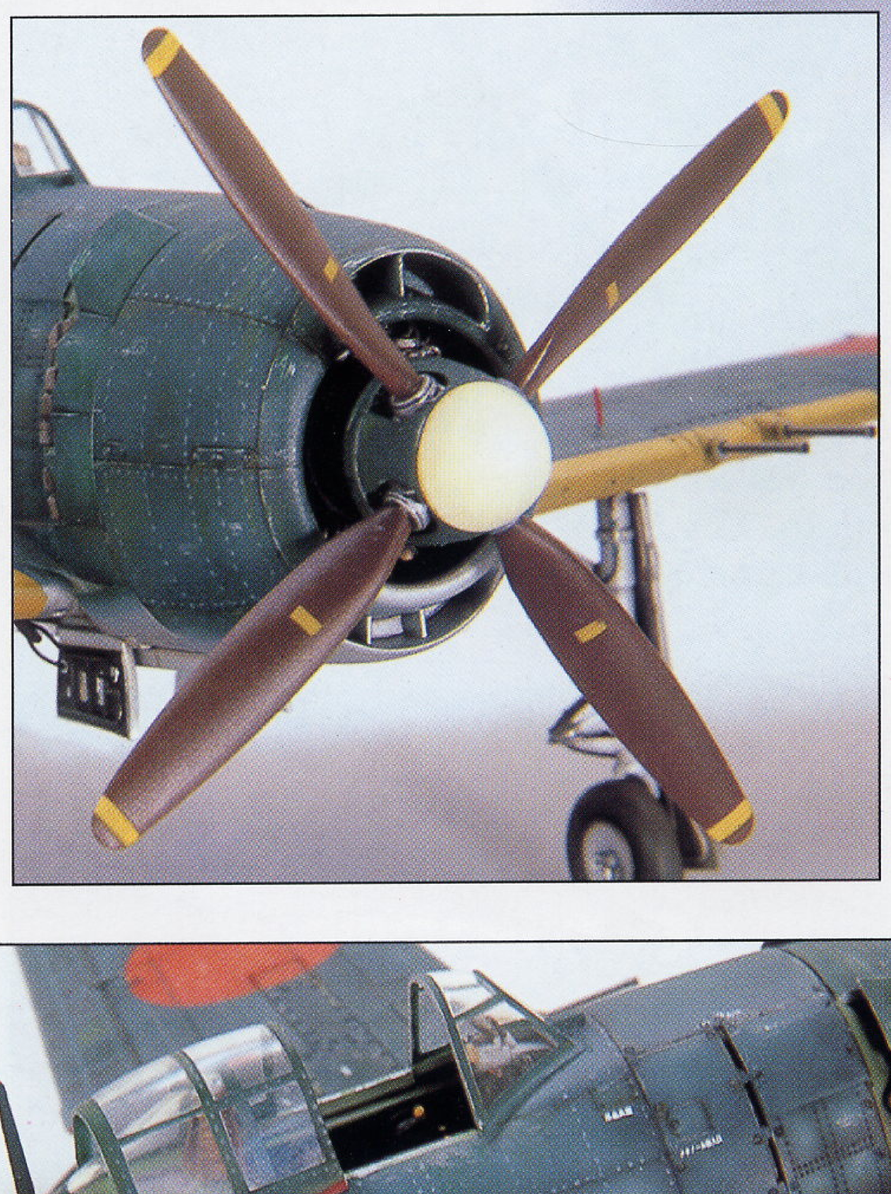
Detalle de la rueda de cola. El borde marginal inferior del timón incluye un pequeño recubrimiento transparente para la luz de posición.

nitas veces sobre cualquier modelo, y además su flexibilidad permite adaptarlo a cualquier volumen o curvatura. Después de adquirir una hoja de acetato en una papelería técnica, con un grosor normal de 0,2 o 0,3 milímetros, recortamos de la misma una tira de 2 cm de ancho y 12 cm de longitud, trazando en su mitad una línea a lápiz y haciendo sobre ella diminutos orificios con el punzón a la distancia adecuada entre ellos.

Una vez obtenida la plantilla iremos pintando cada línea de remaches, sujetándola con cinta adhesiva. Sobre ella pulverizamos aluminio algo oscurecido con gris metálico sobre las superficies inferiores, y con aluminio mate sobre el verde de las superficies superiores. Como guía para ubicar correctamente los remaches utilizo los excelentes planos a escala 1/48 que vienen en el monográfico de la colección *Aero Detail* (ver bibliografía).

La maqueta trae una cúpula transparente dividida en las correspondientes secciones para poder dejarla abierta.

Las palas de la hélice están pintadas en el habitual color marrón de los aviones japoneses. Su referencia Federal Standard es F.S.30049.

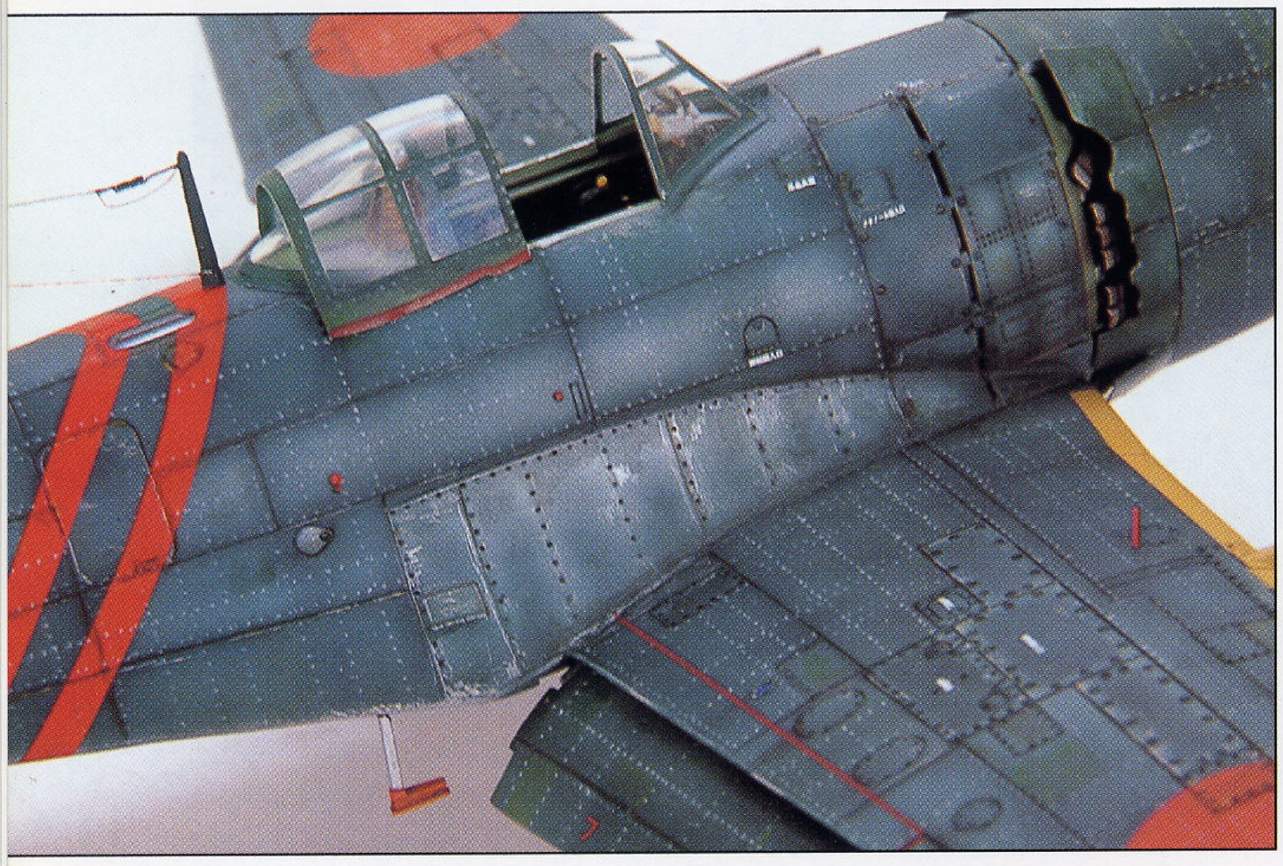


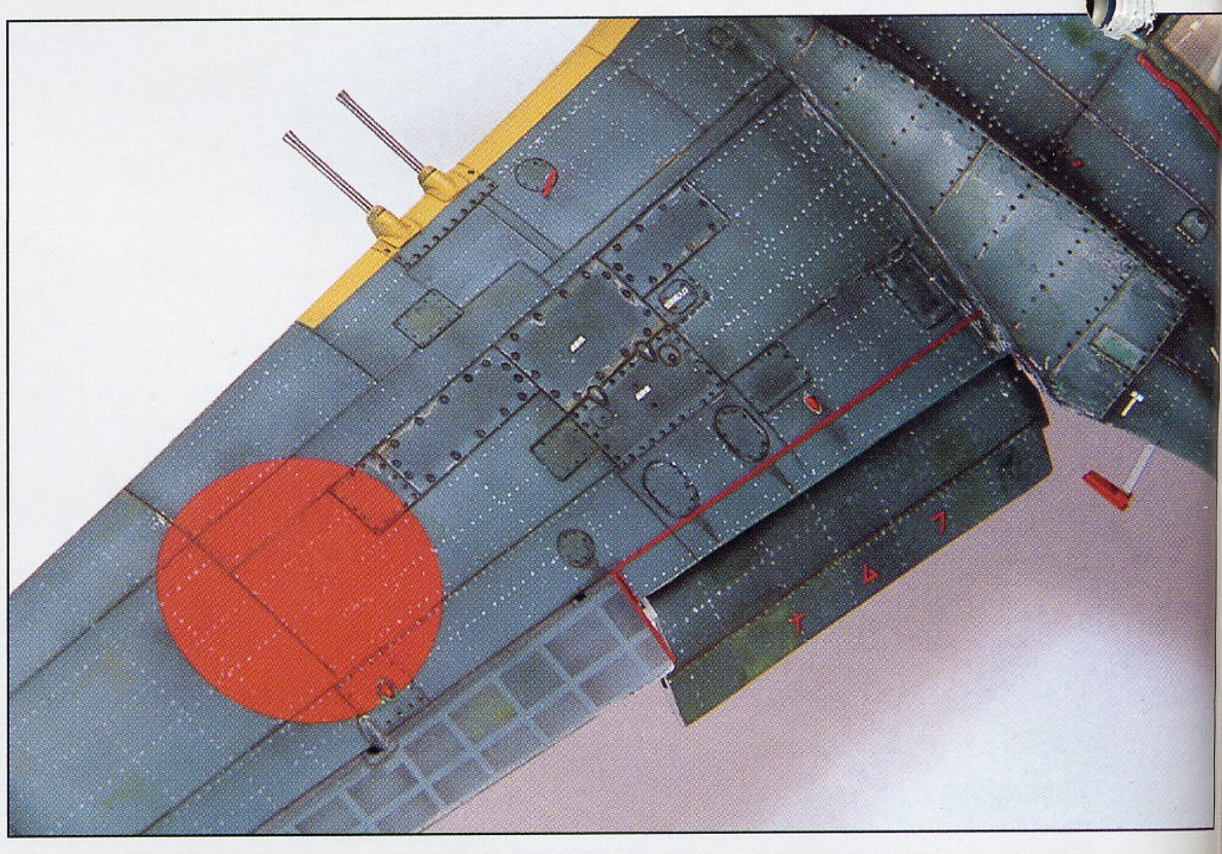
El fuselaje del avión también presenta pequeños «stencils» de color blanco. Los puntos de color rojo indican la ubicación de los accionadores para poder extender los soportes y agarres retráctiles para el piloto.

BIBLIOGRAFIA

-*Kawanishi N1K2-J «George» Shiden-Kai*, de Shigeru Nohara. Aero Detail nº26, Dai Nippon Kaiga, 1999.

-*Japanese Aircraft of the Pacific War*, de René J. Francillon. Putnam, 1979.





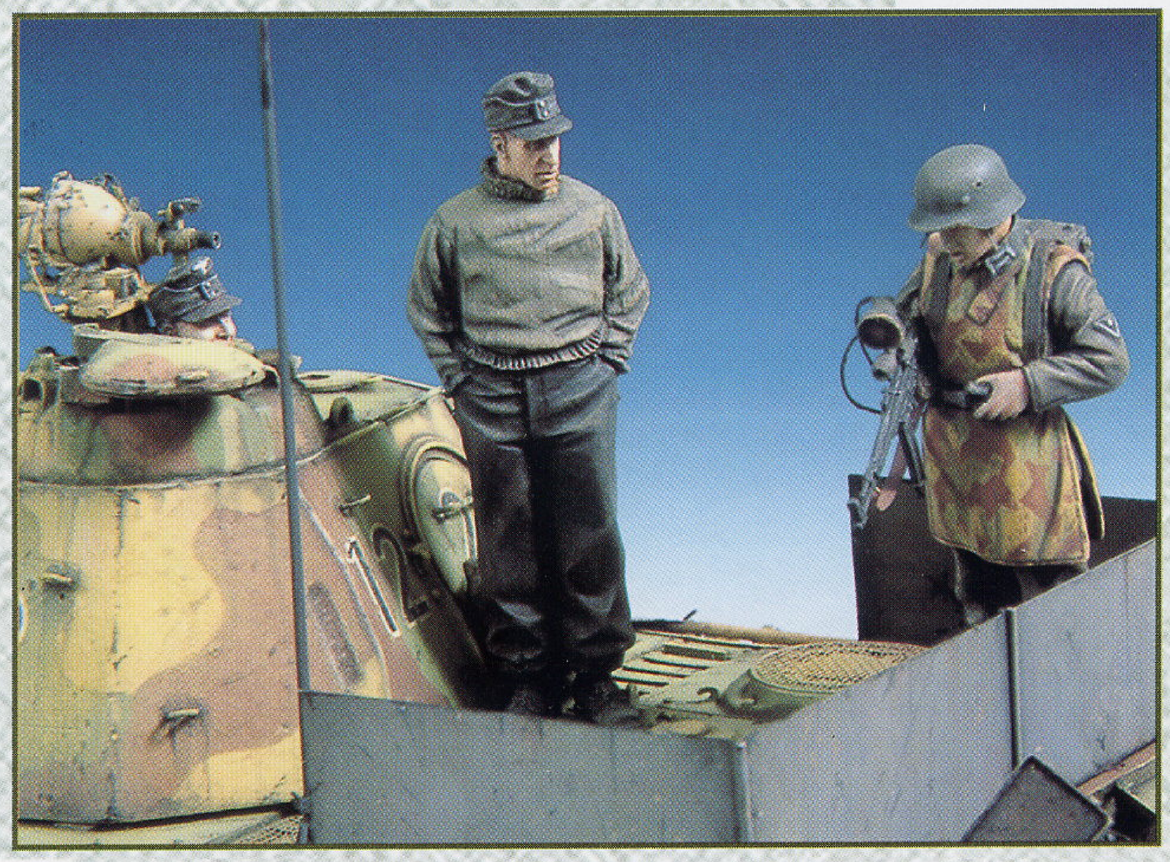
Marcas sobre los paneles de acceso y línea de demarcación de «no pisar» en los flaps. El pequeño vástago de color rojo situado cerca de los cañones servía para indicar al piloto que el tren estaba extendido.

...Fertigmachen zum

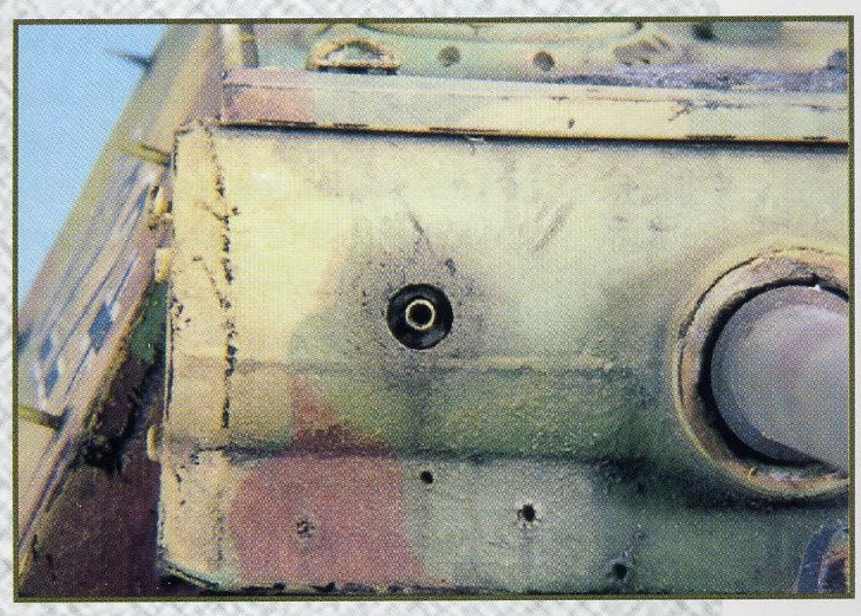
Nachtgefecht!!!

Por Mirko Bayerl *Fotografías de Max Nykvist y Rodrigo Hernández Cabos* *Traducción de Sara Sánchez Rivas*

Mi principal interés modelístico durante años se ha centrado en la construcción de modelos y escenas referentes al año 1945, especialmente los que tenían que ver con el Frente del Este y las batallas desarrolladas en Hungría durante ese mismo año.



Un importante detalle tomado directamente de los referentes reales: los soldados que vigilaban de noche los carros Panther equipados con infrarrojos, para lo cual se improvisaban unas planchas de blindaje en la parte trasera del blindado.

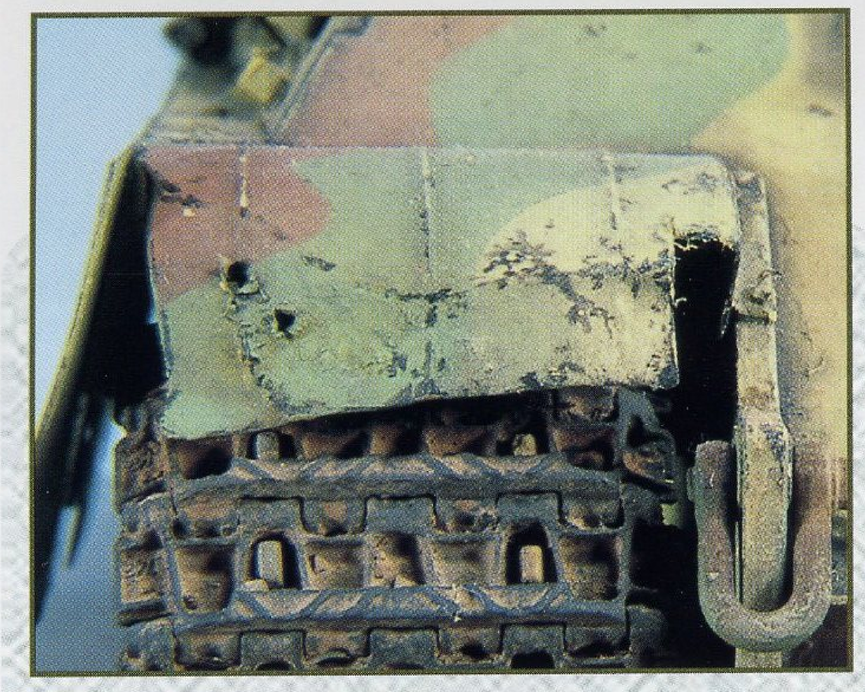


Marcas de impactos y desconchones en el mantelete. También se ha ensuciado muy ligeramente la abertura de la ametralladora coaxial.

Para ello realicé una intensa labor de investigación histórica sobre las batallas que se desarrollaron entre los meses de enero y marzo de 1945; pero esta vez, sin embargo, decidí cambiar de escenario bélico y realizar un Panther Ausf.G dotado con las revolucionarias miras de infrarrojos utilizadas para la defensa de Berlín en abril de ese mismo año.

Algún tiempo antes me había interesado en el estudio de las unidades equipadas con carros Panther que en 1945 contaban con sistemas IR. Encontré información rara concerniente a las mismas, manuales técnicos y de desarrollo del equipamiento y, posiblemente, lo que constituía el documento de mayor importancia: entrevistas y correspondencia con aquellos que habían utilizado estos equipos de infrarrojos.

La información más completa se refería a una unidad que había luchado denodadamente en los alrededores de las colinas de Seelow, la 1./Pz.Regt.29 de la 12 Pz.Div. Pude localizar también a muchos veteranos supervivientes que combatieron en ella y que me ayudaron en mi labor de investigación, cediéndome documentos entre los que se incluía información detallada de los numerales tácticos de todos los Panther de la unidad, los nombres de los tripulantes, sus diarios...



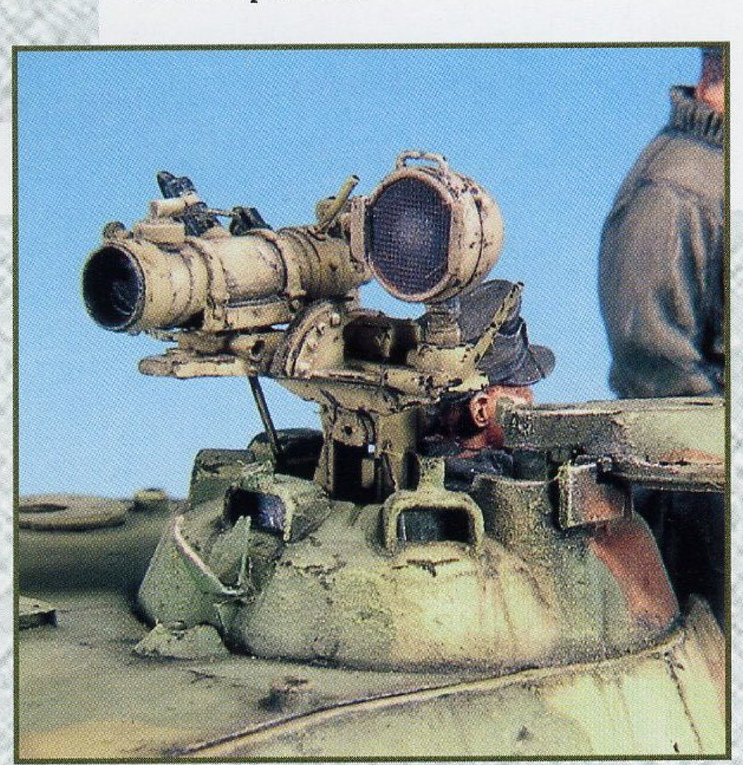
La forma y distribución de los desconchones debe seguir una secuencia lógica. En este caso se han trazado con un pincel fino y negro mate de Humbrol, añadiendo en el centro de cada desconchón un toque de amarillo claro para obtenerse un efecto más interesante.

El trabajo de pintura sobre las cadenas se ha realizado casi por completo con colores al pastel. El polvillo obtenido al rascar las tizas se mezcla con disolvente, empleándose diversas tonalidades terrosas.

También descubrí que, efectivamente, hubo en Hungría en marzo de 1945 una compañía de carros Panther dotados con infrarrojos, pero no he sido capaz de encontrar información fiable sobre ella, ni sobre su historial y actividad en combate.

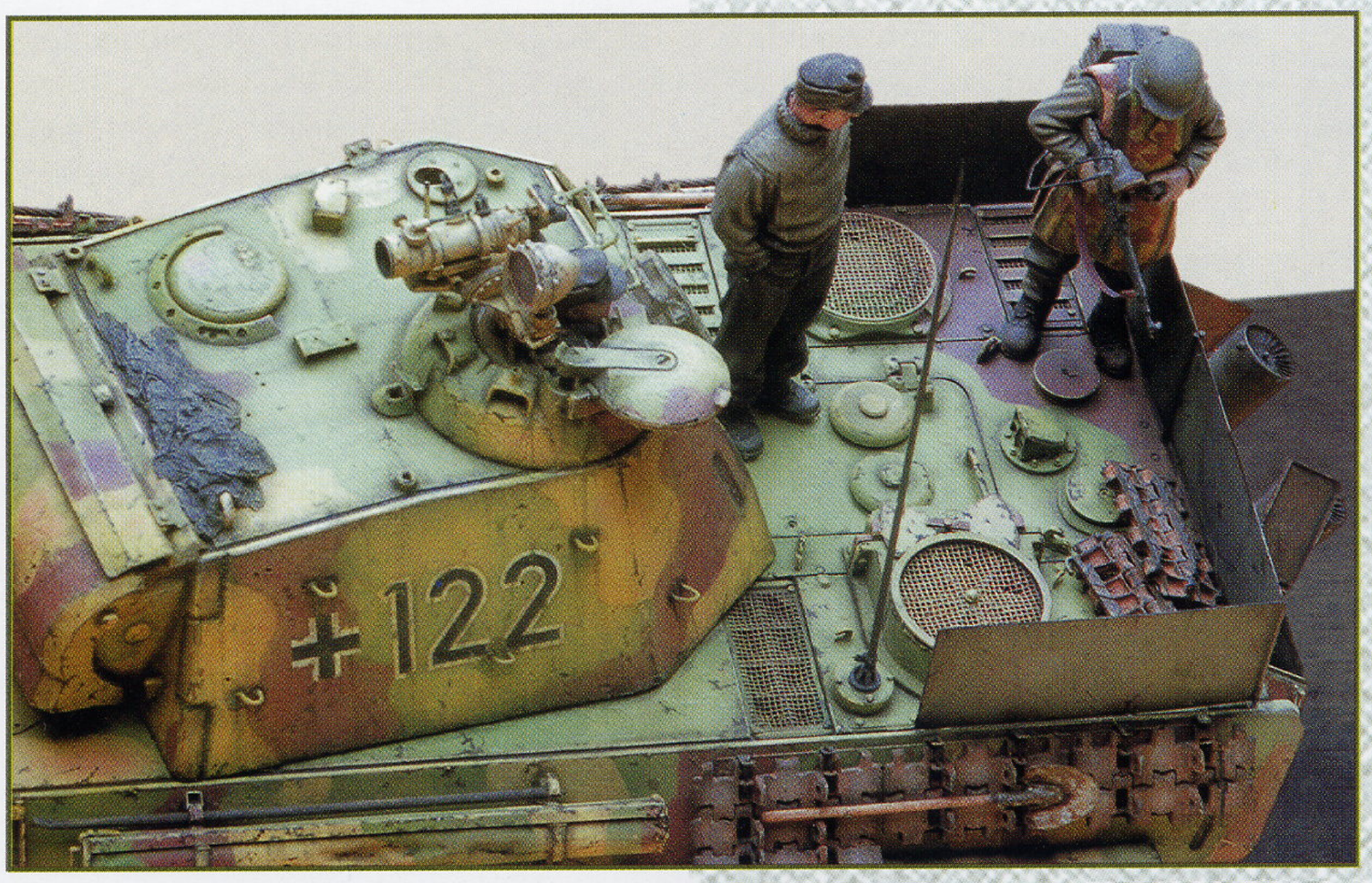
LA ELECCION DEL MODELO

Después de reunir toda la documentación posible mi decisión no resultó difícil de tomar: iba a construir un blindado de la 1ª Compañía del Pz.Regt.29, formada por diez carros Panther Ausf.G equipados con el proyector y visor de infrarrojos *Infrarot-Zielfernrohr FG 1250*, perteneciente en abril de 1945 a la Pz.Div. «Müncheberg», al mando por aquel entonces del *oberlt.* Rasim. La unidad contaba además con tres semiorugas de apoyo; dos Sd.Kfz.251/20m.SPW «Uhu» dotados cada uno con un proyector de infrarrojos *Beob.Ger.1251* de 60cm que podía iluminar objetivos a una distancia de 1.500 metros, y un Sd.Kfz.251/20 SPWs. «Falke» de observación equipado a su vez con un proyector de 30cm y telescopio IR.



El equipo de infrarrojos FG 1250, instalado en la cúpula del comandante, hace aún más atractiva esta versión del Panther Ausf.G.

Entre otras cosas, los veteranos de la unidad también me contaron que dos soldados solían custodiar cada carro (¿y a su comandante?) durante la noche, apostados en la cubierta del motor y armados con fusiles de asalto MP44 dotados con visores IR, protegidos tras un improvisado blindaje, detalle que también he reflejado en el modelo.



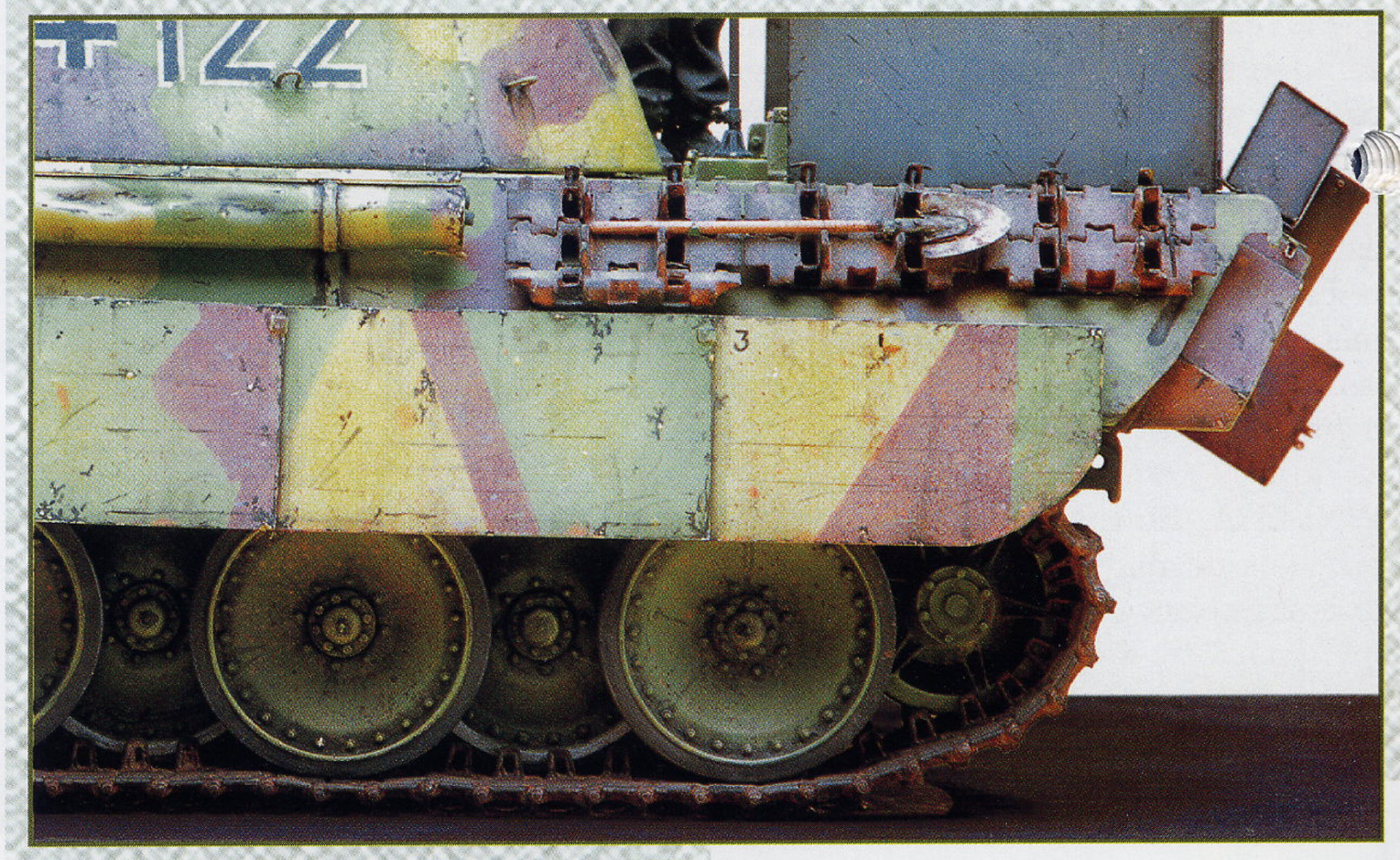
Durante la construcción del kit no pude disponer de fotos que mostrasen algún carro de esta unidad, por lo que hube de improvisar un camuflaje inspirándome en los que llevaron otros Panther durante las últimas fases de la contienda. De cualquier modo, tuve la suerte de contar con los informes oficiales, por lo que pude realizar un auténtico blindado con números tácticos correctos y conociendo los nombres de sus cinco tripulantes, decidiéndome por representar el carro nº122 al mando del *feldwebel* D. Hoffman. Para ello iba a utilizar las excelentes hojas de transferibles con números tácticos y cruces balcánicas de la marca Archer Fine Transfer.

MONTAJE Y DETALLADO

Escogí la maqueta del Panther Ausf.G de Tamiya a escala 1/35 como base para, ayudado de toda la documentación escrita posible, junto con las fotos y dibujos, recrear la versión última de este blindado producido por Daimler-Benz en Mariensfeld (Berlín) en marzo de 1945.

El modelo incluye numerosos elementos de construcción propia, tales como la caja utilizada para remolcar el equipo de infrarrojos durante el día, las varillas para la limpieza del tubo del cañón y las antenas de repuesto, realizadas con hoja de aluminio como la que se utiliza en trabajos de imprenta.

Los tubos de escape se han cambiado por los que incluye el kit de Dragon, cuyas dimensiones parecen más correctas. Reconstruí igualmente el extractor de aire del radiador, que en esta versión



Cada uno de los tres colores que componen el esquema de camuflaje se ha obtenido a partir de diversas mezclas, buscándose una armonía cromática entre ellos.

Desconchones, arañazos y salpicaduras de barro en los «schürzen» o faldones. Observar también la nitidez de los contornos entre los tres colores del camuflaje.

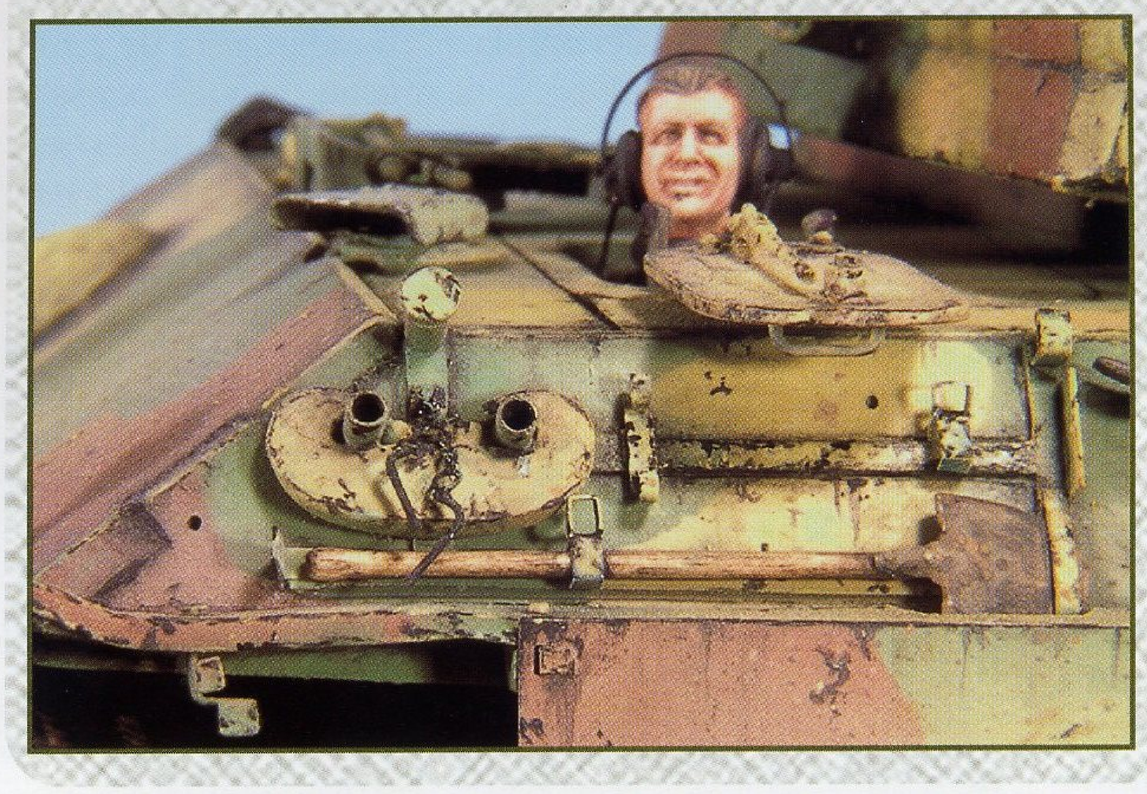
era de tipo elevado. Las placas que solían instalarse opcionalmente sobre las tomas de refrigeración no han sido montadas en alguna de ellas, en cuyo caso eran colocadas en un lateral del radiador. Para mí no existen los atajos a la hora de montar un modelo vistoso, y un buen trabajo de base se agradece al final.

Aunque he utilizado los fotograbados de Aber durante el proceso de montaje (la marca polaca comercializa un fotograbado de detallado general para la versión G del Panther, ref.35-024), tuve que construir todos los cierres y abrazaderas, utilizando para ello la misma hoja de aluminio para imprenta mencionada anteriormente, reproduciendo correctamente cada detalle a escala 1/35.

Una de las cosas que siempre hago en mis maquetas es simular mejor el peso que soporta la suspensión, eliminando los pequeños topes para las barras de torsión y que éstas puedan adoptar la posición adecuada, quedando más bajo el casco del vehículo. Para dar sensación de peso la parte posterior del blindado debe quedar más baja que la frontal; de este modo se tiene la sensación de estar frente a un carro pesado, y el Panther lo era.

Detallé igualmente las miras de infrarrojos FG 1250 de Tamiya, ayudándome de fotos y dibujos (ver bibliografía). El carro se supone preparado para la conducción y la lucha nocturna. La banda de acero responsable de la transmisión de los datos relativos a la elevación del arma sólo se conectaba después de que la mira del arma del comandante se centrase sobre un objetivo, retrayéndose cuando no se usaba. El deflector en forma de «U» delante de la cúpula protegía la pieza de goma que sujetaba el extremo de la banda de acero.

Era la calma antes de la tormenta, o más precisamente, de la tormenta nocturna: *Nachtjäger aufsitzen! Jetzt geht's los!*



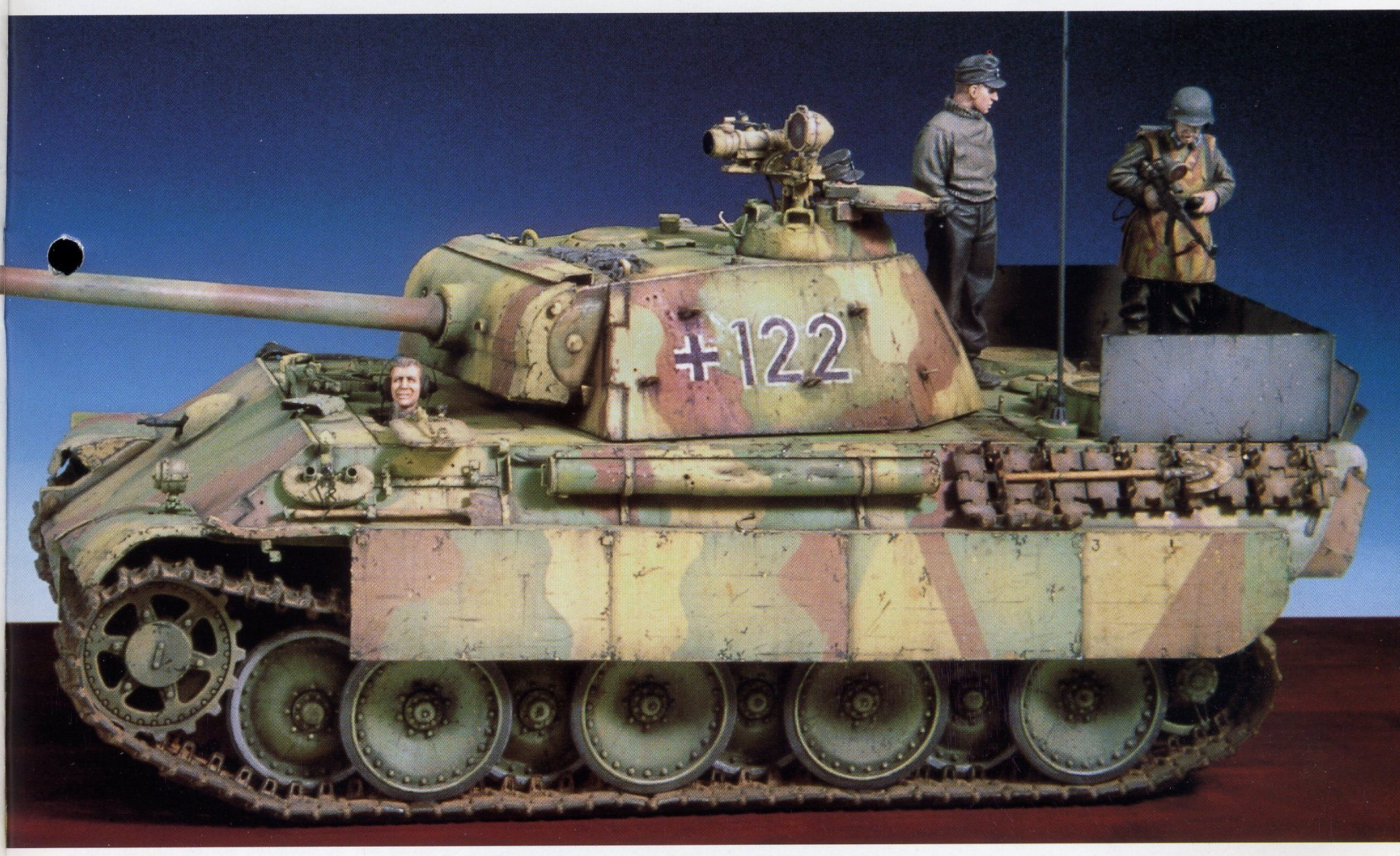
Efectos de desgaste sobre los soportes y herramientas. Todas las abrazaderas y cierres son de construcción propia, aunque para detallar el modelo también se ha utilizado el fotograbado de Aber.

PINTURA: EL ESQUEMA BASE

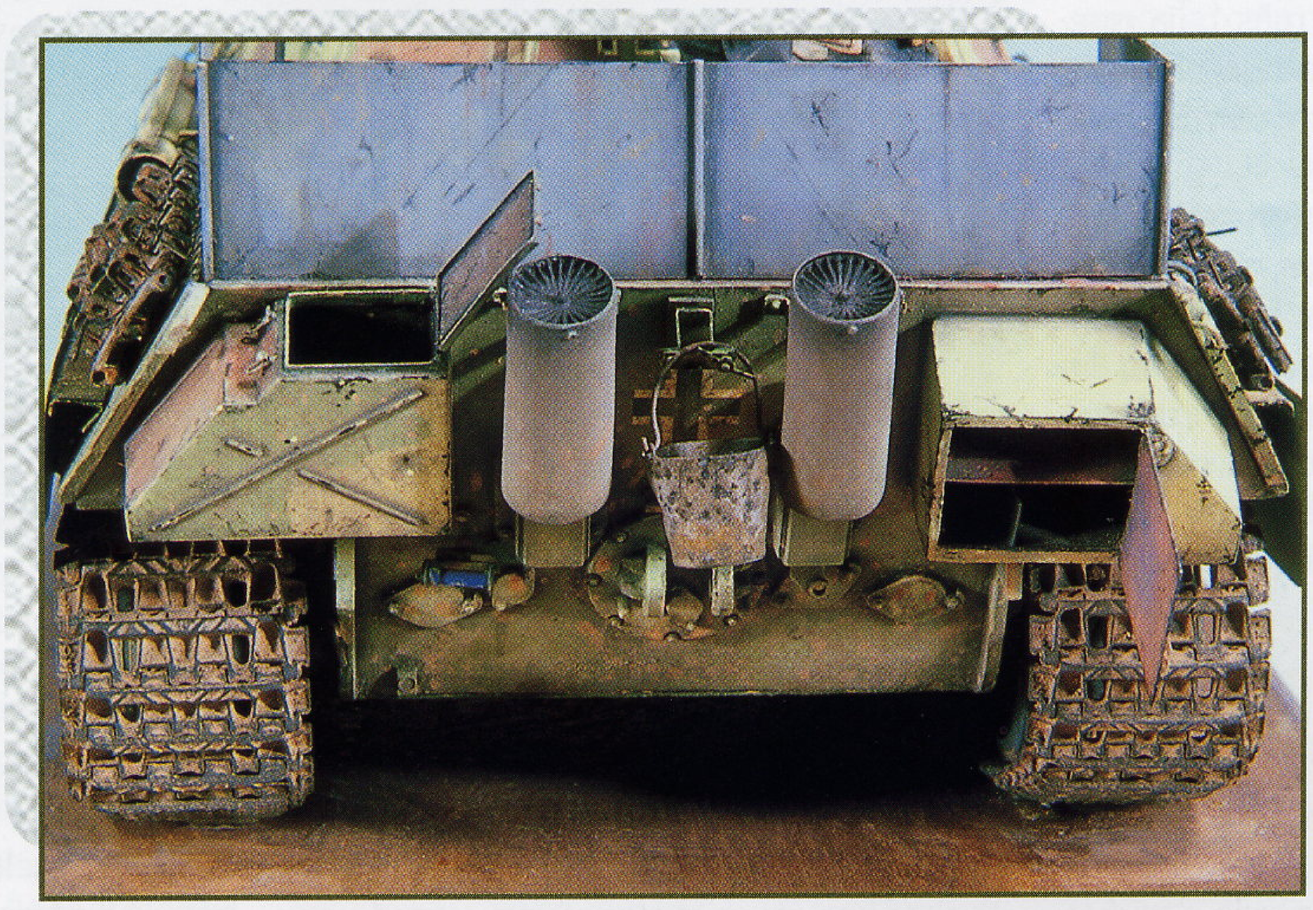
Antes de pintar nada suelo dibujar diversos bocetos con diferentes variantes del camuflaje, en este caso de bordes duros, y comprobar que las dimensiones, contornos y formas de las manchas sean acordes a escala 1/35 y que resulten lógicas. Es imprescindible tener siempre presente la escala a la que se trabaja, incluso al pintar y al reproducir desgastes; yo lo llamo «comprobación y medida de la pintura». Para llevar a cabo este proceso observé muchas fotografías de los Panther a finales de la guerra.

Primero hago mezclas para obtener los tres colores base del esquema: verde, marrón rojizo y amarillo. Para cada una de estas mezclas empleo un gran número de colores hasta conseguir el tono verde y los matices de amarillo y marrón rojizo que considero adecuados, comparando luego los colores obtenidos para estar seguro de que existe un cromatismo armónico entre ellos. Así, puedo llegar a usar hasta cuatro verdes diferentes de la marca Humbrol para conseguir el matiz final, haciendo lo mismo con los otros dos. Ninguno de mis carros se asemeja a otro tras aplicar dichas mezclas, pero todos tienen esa peculiar armonía cromática.

Empecé aplicando la base de color verde con el aerógrafo, tras lo cual dejé que se secara durante varias horas mientras me dedicaba a recortar los enmascaramientos diseñados conforme al boceto previo. Sólo enmascaré uno de los lados del modelo cada vez; toda-



vía no había montado ni las abrazaderas ni otras pequeñas piezas, las cuales podrían haberse dañado al quitar las mascarillas. Aerografié después los otros dos colores siguiendo un procedimiento similar al ya descrito, dejando secar las pinturas aplicadas sobre la maqueta durante 24 horas.



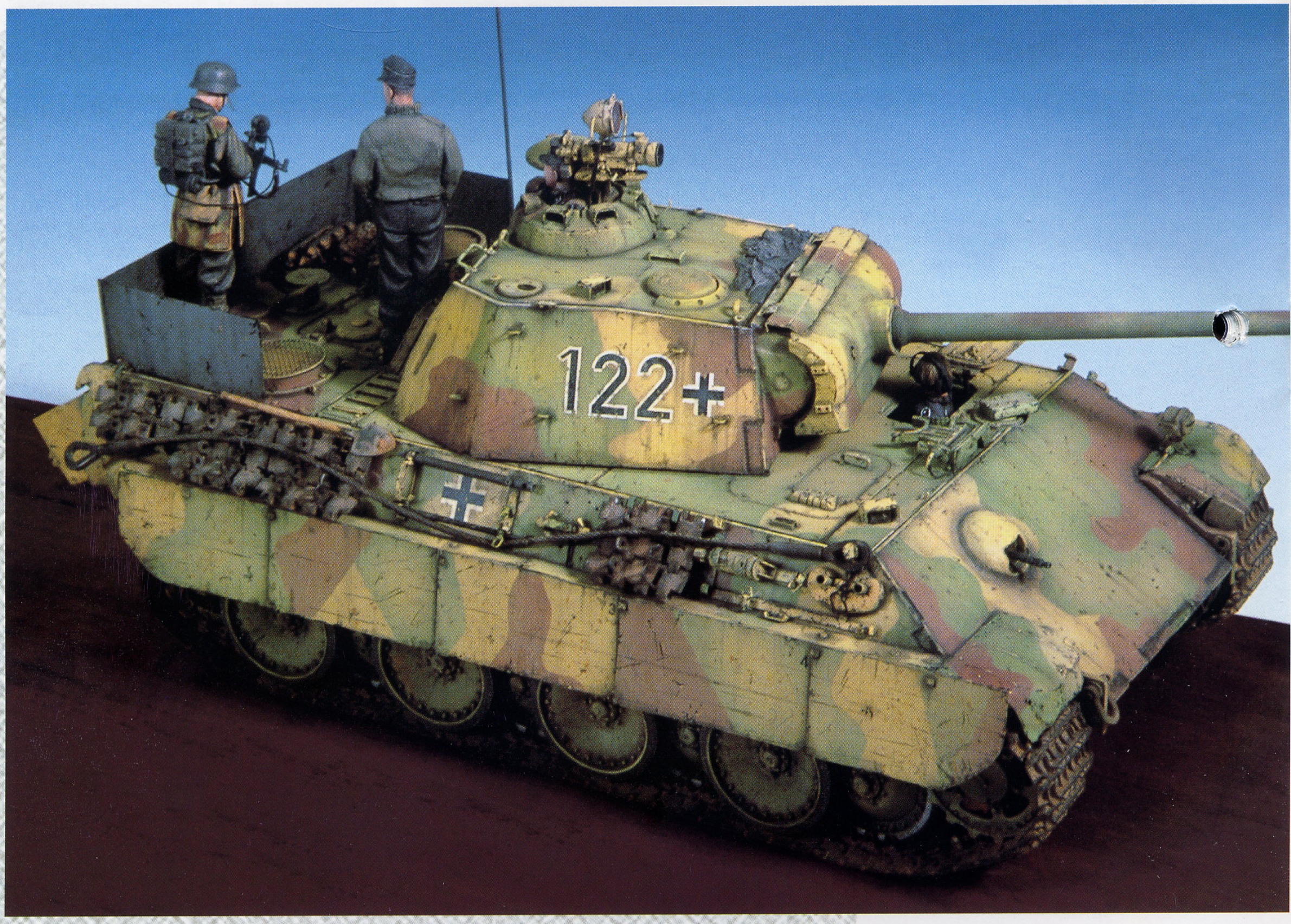
TRABAJANDO SOBRE EL ESQUEMA DE CAMUFLAJE

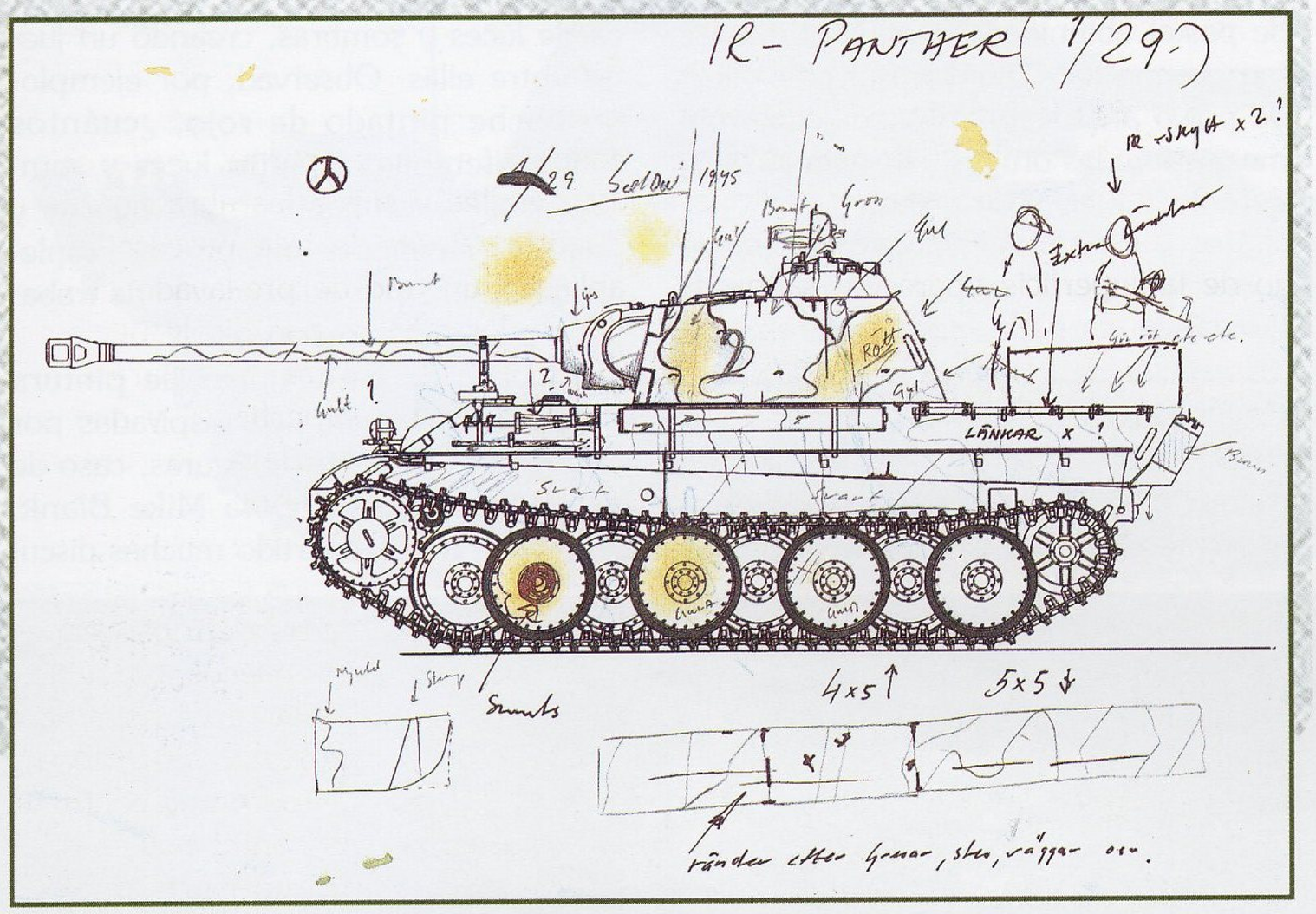
En una fase posterior mezclé amarillo desierto 93 y color carne 61 de Humbrol y los apliqué con un pincel de tamaño medio, retirando acto seguido con la ayuda de un paño la mayoría de la pintura; aplicando luego en los bordes de las manchas un pincel seco muy ligero para apagar los colores y hacer que parecieran más uniformes, los unos en armonía con los otros, lo que también incluye a las calcas.

Es éste un proceso largo que precisa mucha paciencia. Es importante cargar el pincel con la proporción justa de pintura, ni poca ni mucha, lo cual conseguiremos con la práctica. Al utilizarse esmaltes si la cantidad de pigmento es excesiva el resultado tendrá una apariencia grasienta, y si es poca el acabado de la superficie aparecerá satinado, lo cual no es nada deseable. También resultará esencial trabajar con la mano muy suelta y despacio. Tras este proceso volvemos a dejar descansar el modelo durante una o dos horas.

Más tarde realicé una mezcla con un 90% de disolvente y un 10% de negro (o menos incluso) y la apliqué con cuidado sobre algunas partes, alrededor de los detalles y sobre las abrazaderas y bisagras. Antes de este proceso había aplicado un tipo de pre-lavado alrededor de los detalles con disolvente puro para preparar las superficies, y que así pudiera la mezcla anterior discurrir más fácilmente alrededor de los detalles e introducirse en los pequeños huecos. No se trata de dar un lavado general, sino de un método muy controlado con el cual se puede conferir mayor profundidad al color. Este proceso, incluyendo el pincel seco dado de forma ligera, se ha de repetir varias veces.

Todos los paneles que se ven alcanzados por una fuente de luz cenital están pintados de un tono más claro, para lo cual fue necesario añadir más





Este es uno de los bocetos utilizados por el autor como referencia para detallar y pintar el modelo. En este «story-board» se marca la distribución del camuflaje, las zonas de sombra y luz en el vehículo, ubicación de las figuras y algunos detalles, etc.

amarillo a la mezcla de amarillo desierto y color carne.

Todas las juntas, líneas y ángulos son más oscuros y para ello añadí lavados controlados de disolvente y color negro, incrementando en este caso el porcentaje de pintura. Esto permite remarcar las líneas de los paneles alrededor de las escotillas, algo que me gusta denominar como «jugar con la luz». El proceso debe ser repetido varias veces.

Otra técnica consiste en mezclar una pequeña proporción de amarillo más claro y color carne y, tras eliminar la mayor parte de la pintura del pincel con un paño, añadir suavemente esta mezcla al color de base y muy delicadamente empezar a aplicar pincel seco desde el centro de un área hacia fuera, haciendo que dicha área parezca mayor. Esto tendría como resultado un matiz apagado con un tono más claro en la parte central del color de base, lo que hace que cada área de color resulte más efectista. La mezcla de amarillo claro y color carne ha de usarse también sobre las manchas verdes y marrones rojizas. Recordad la soltura de la mano.

Las marcas de los impactos se remarcaron durante el proceso de pintura, dibujando una sombra en la parte interior del orificio (hecho con una aguja) y una subida de luz justo debajo. De esta forma se confiere un mayor sentido de profundidad.

Para simular los reflejos de la luz solar añadí varias subidas de luz (amarillas) sobre los paneles y las aristas, en proporciones limitadas. Nunca uso directamente el color blanco ya que suele producir contrastes duros que aumentan cuando se aclara un color. Como acabado final apliqué con sumo cuidado un pincel seco sobre todas las superficies con la mezcla ya mencionada de amarillo carne.

LOS EFECTOS DEL COMBATE

Me enfrento ahora al «ser o no ser»: la aplicación o no de desconchones, arañazos, óxido, y barro. Para mí la pintura desconchada y los arañazos son el resultado de una conducción difícil durante la batalla; de choques contra muros, edificios destruidos, árboles, etc. No resulta obviamente muy realista, como de hecho hacen algunos modelistas, comparar los carros modernos que realizan su entrenamiento diario en pistas preparadas al efecto y aquellos que sufren las circunstancias atroces en un período de guerra.

Aquí conviene recordar ahora las penosísimas condiciones del Frente del Este en los últimos años del conflicto (1943-45). Lo que más importaba a las tripulaciones era que el arma estuviera en condiciones de ser utilizada, que el carro pudiera moverse. Tener combustible y munición suficientes era su preocupación constante.

Para reproducir el efecto de pintura descascarillada con esmaltes de Humbrol he escogido el color negro mate 33 y he trabajado con un pincel fino. La forma y distribución de los desconchones sobre las superficies del carro deben seguir una secuencia lógica y nunca simétrica. En mi opinión hay dos modelistas líderes en este campo: el español Miguel Jiménez «Mig» y el japonés Makoto Takaishi.

En el centro de cada desconchón añadí un toque con amarillo claro para que el efecto resultara más interesante y para romper su apariencia monocroma. Aquí, como a lo largo de todo el proceso de decoración, no he utilizado nunca el color blanco.

Tampoco he aplicado color óxido sobre el modelo, sino fango de distintos tonos. Para simularlo suelo utilizar pinturas al pastel de diferentes colores tierra, que mezclo con disolvente. El barro y la suciedad acumulados en las bisagras, soportes, abrazaderas y otras zonas también se simulan con colores al

En la pintura de este modelo también ha sido aplicado el concepto de luz cenital, iluminando con un tono más claro resultado de mezclar amarillo desierto y color carne.

pastel humedecidos en disolvente, o solamente con una mezcla de disolvente y color negro, variando las proporciones de ambos.

El efecto de salpicaduras de barro también se ha reproducido muy cuidadosamente con una mezcla de disolvente y diferentes tonos marrones, con la ayuda de un pincel corriente. Las zonas que merecen una mayor atención son aquellas sobre las que el fango es lanzado por el movimiento de las cadenas, especialmente en la parte posterior del

carro y los faldones laterales *(schürzen)*, adecuando la consistencia de la mezcla según el área tratada. Hay que proceder poco a poco para no excedernos, dejando que el efecto vaya tomando consistencia progresivamente.

PINTURA DE LAS CADENAS

Para esta maqueta he utilizado el excelente juego de cadenas producido por la marca Anvil. El sistema que sigo deja entrever que desconozco cual es el color base correcto para pintarlas. Habitualmente las aerografío con un tono gris oscuro o marrón antes de montarlas en el modelo; color que dejo secar durante unas 12 horas.

Después hago una mezcla de seis o siete tonalidades marrones y ocres al pastel para simular el barro; el polvillo de pastel obtenido al rascar las tizas se mezcla con un 40% de disolvente (60% de polvo al pastel), aplicándolo con firmeza sobre las orugas y dejándolo secar durante al menos 24 horas.

Posteriormente procedo a trabajar sobre algunas áreas con una mezcla de disolvente y color negro para conferir a los detalles de los eslabones una mayor profundidad y aplicar las sombras. Si se supone que el carro va a marchar por carretera aplico sutiles toques de color aluminio allí donde se supone que rozan contra el suelo. Los eslabones de repuesto, ubicados en los laterales, se desgastan en su mayor parte con una combinación de pinturas al pastel.

CONCLUSION

Personalmente opino que el modelo en sí no es lo único que existe; intento verlo dentro de un contexto, de un escenario especial en el que la atmósfera, el clima y el tiempo, así como el devenir histórico, me ayuden a crear algo vivo y a desarrollar una historia. Ninguna de mis maquetas ha sufrido un tratamiento pictórico de efectos de desgaste que sea similar; cada una supone una suerte de experimento, tal vez como el recurso último para crear así modelos realistas y llenos de vida. Lo que más me interesa es utilizar la técnica de luces y sombras, creando un juego entre ellas. Observad, por ejemplo, un coche pintado de rojo, ¿cuántos tonos diferentes, cuántas luces y sombras podéis distinguir en sus huecos y aristas? Ya conocéis mi opinión. Emplearé profusamente este método de trabajo en posteriores maquetas.

Muchas de las técnicas de pintura que utilizo me han sido inspiradas por los mejores pintores de figuras, caso de mi amigo y compatriota Mike Blank, con quien he compartido muchas discusiones acerca de la pintura, las formas, la luz y las sombras... por ello quiero darle las gracias. También desearía expresar mi agradecimiento a Donald Campbell y a Jon Baily por su ayuda, a Miguel y a Luciano por apoyarme, y a todo el equipo de Missing Links.

BIBLIOGRAFIA

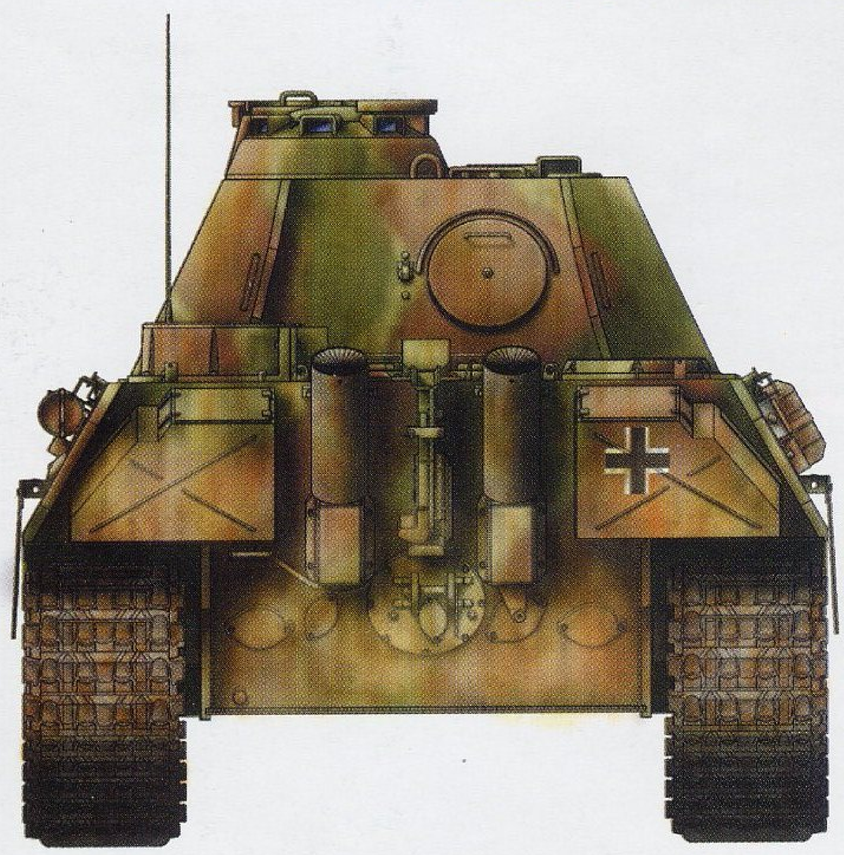
El modelista podrá encontrar buenas fotos y dibujos de los equipos de infrarrojos alemanes en los siguientes libros:

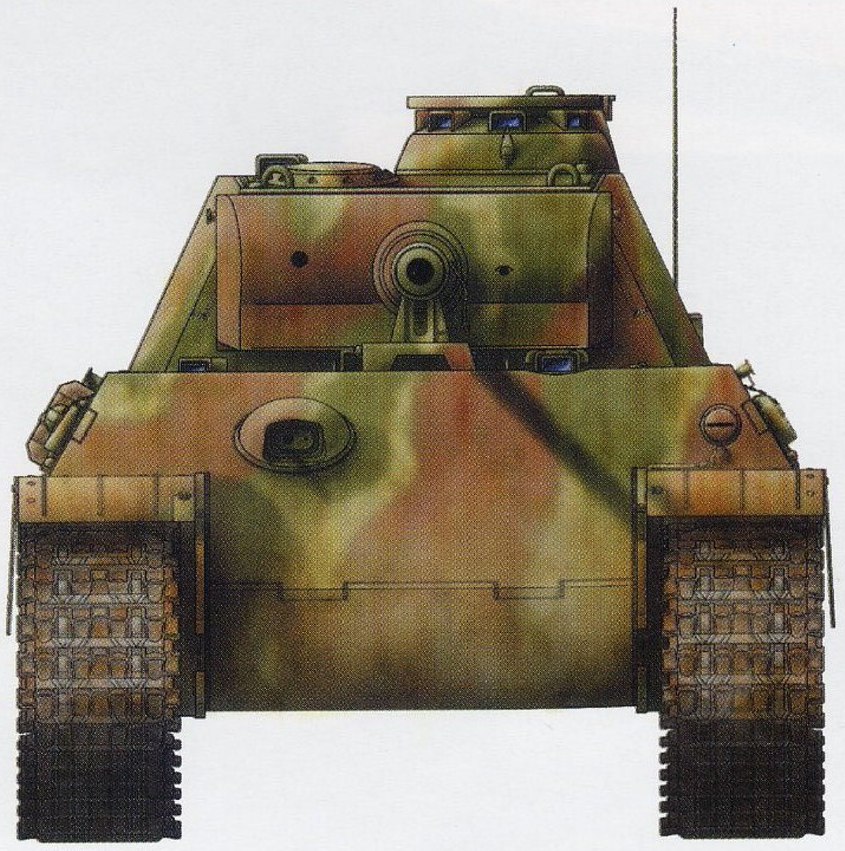
-*Achtung Panzer nº4,* VV.AA. Dai Nippon Kaiga, 1994.

-*Der Panzer-Kampfwagen Panther und seine abarten,* de Walter J. Spielberger. Motorbuch Verlag, 1991.

-*Schützenpanzer,* de Bruce Culver y Uwe Feist. Ryton Publications, 1996.

-*Pz.Kpfw.V Panther vol.1,* de Waldemar Trojca. Tank Power nº1. AJ-Press, 1999.





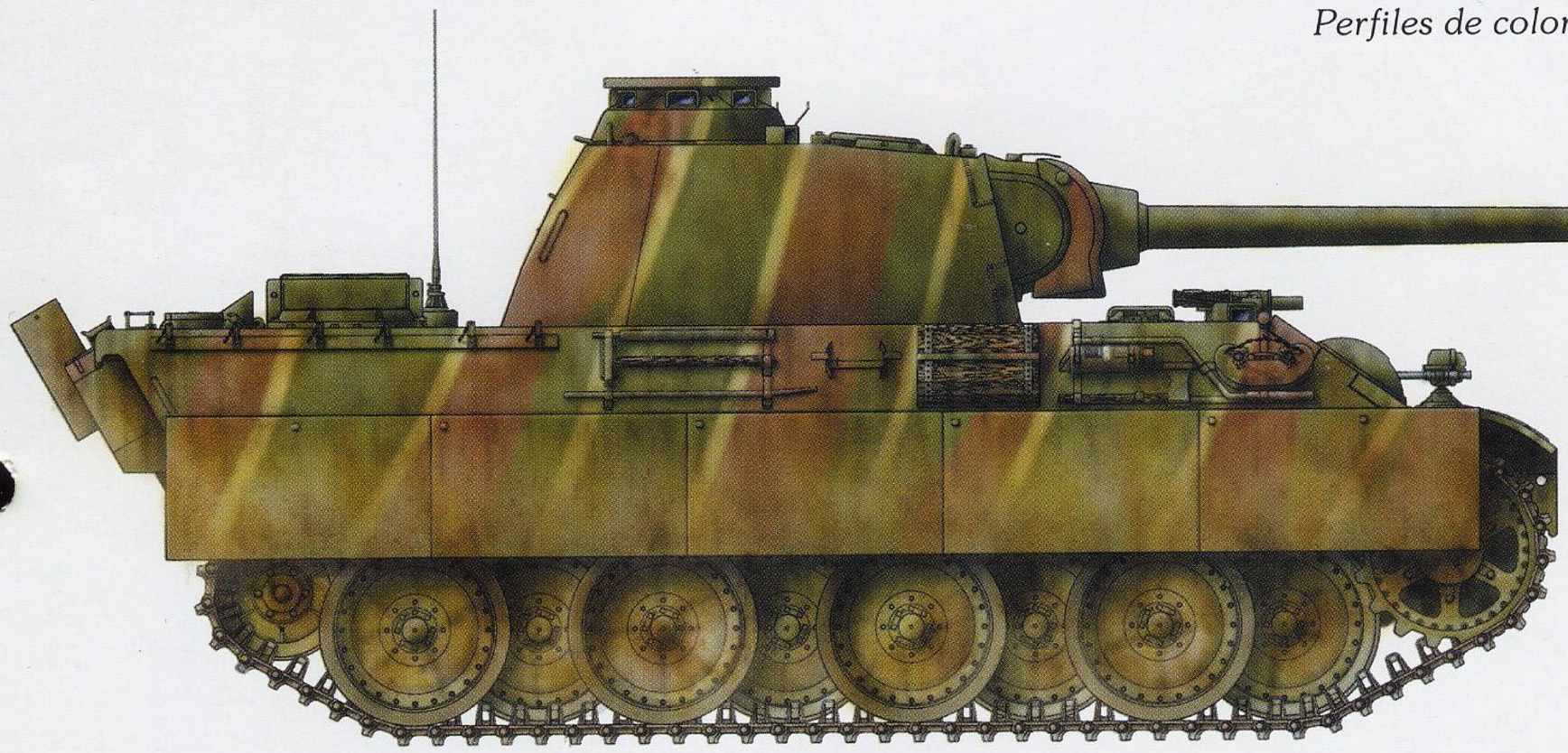
RAL 6003
Olivqrün

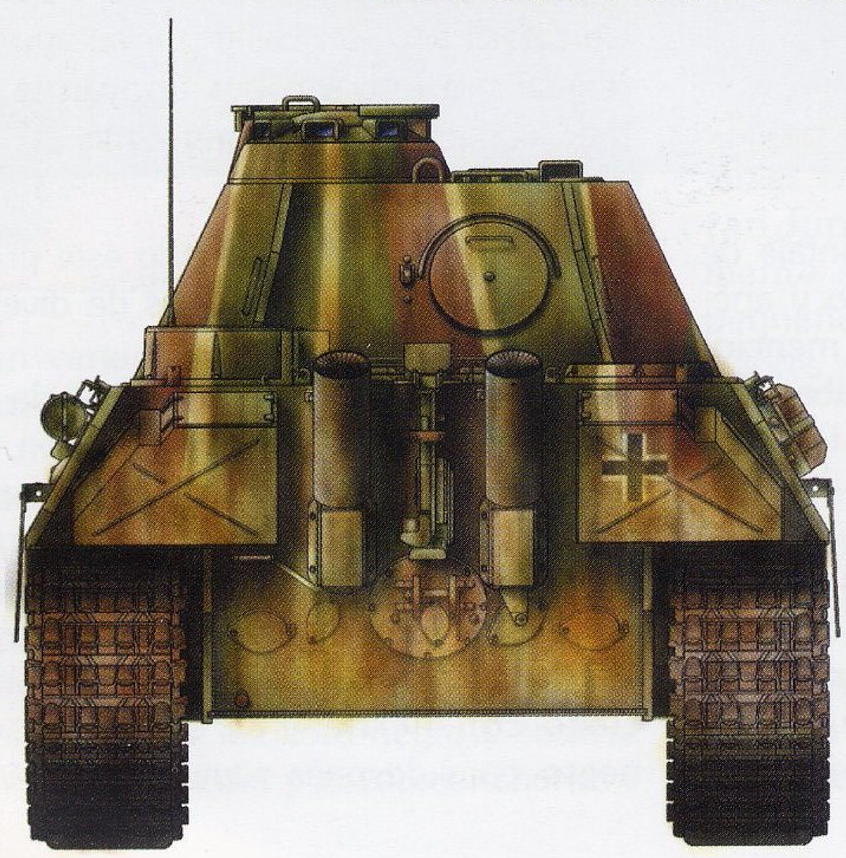
RAL 8012
Rot

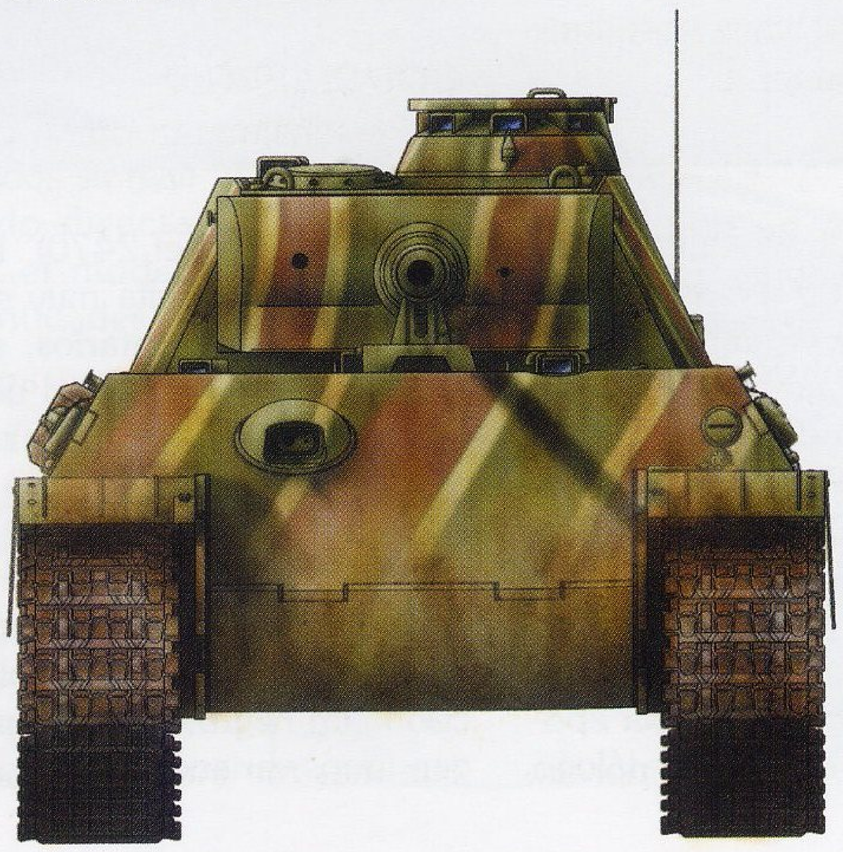
RAL 7028
Dunkelgelb

Panther Ausf.G, unidad desconocida, Oeste de Alemania, 1945

Perfiles de color: Carlos de Diego Vaquerizo







RAL 6003
Olivqrün

RAL 8012
Rot

RAL 7028
Dunkelgelb

Panther Ausf.G, LVI Panzerkorps, Febrero 1945, Frente del Este

Esta viñeta podría resumir por sí sola cualquier escena de una «road-movie», al ritmo del mejor rock duro.

MONOGRAM/PREISER, 1/25

✍ ***Por Carlos de Diego Vaquerizo***

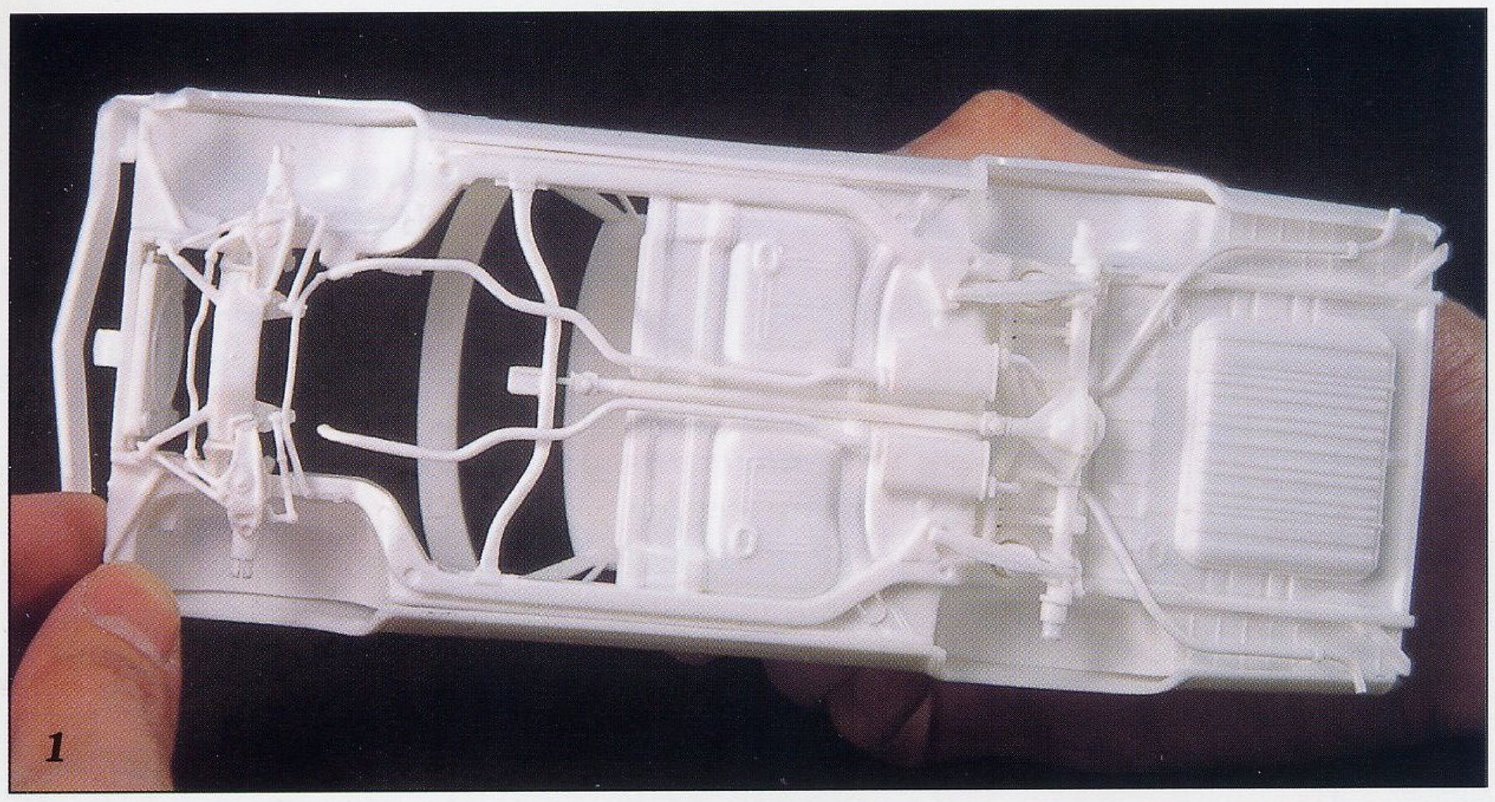
En este artículo os ofrezco un trabajo poco usual: un coche sucio y con la pintura desgastada, con picaduras de óxidos en los cromados y numerosas separaciones en la chapa que no han sido repintadas.

El vehículo es un Chevy Impala SS-396 de 1965; uno de esos monstruos típicamente norteamericanos impulsado por un motor V-8 y con una carrocería *coke bottle* al más puro estilo de la época. Este kit pertenece al actual catálogo de Monogram (ref.2470). El montaje de esta maqueta resulta muy sencillo y apenas merece comentarios, salvo mencionar que la gran cantidad de rebabas que presentan todas sus piezas exige una paciente labor de lijado.

PINTURA DEL COCHE

Comenzando por el chasis, se aerografía una capa general de color tierra mezclado con negro, y seguidamente se agregan tonos variando las proporciones de la mezcla, dando por terminado este proceso con una serie de lavados de diversos tonos marrones y ocres.

En el interior del habitáculo se da una capa de blanco y se sombrea con gris medio, primero con aerógrafo y después a pincel, dando a continuación una mano de esmalte blanco a pincel seco para resaltar los relieves. Las partes negras del interior reciben una capa de negro mezclado con tierra, y se sombrean con negro para después repasarlas a pincel



1. Vista del chasis montado. La única mejora realizada es el ahuecado con brocas de las salidas de los escapes.

2. Tras enmasillar la junta del capó, se lija con gran cuidado.

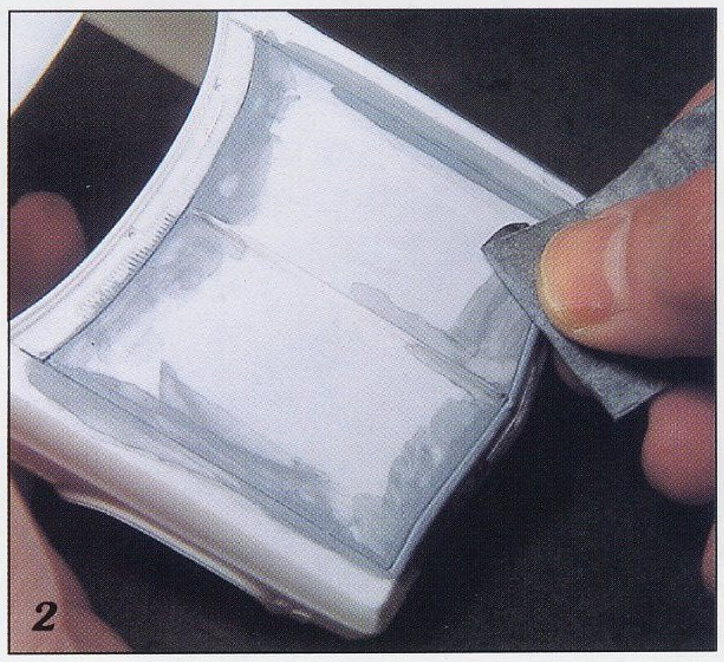
3. Las manchas de suciedad se distribuyen con un pincel plano, diluyendo bastante la pintura.

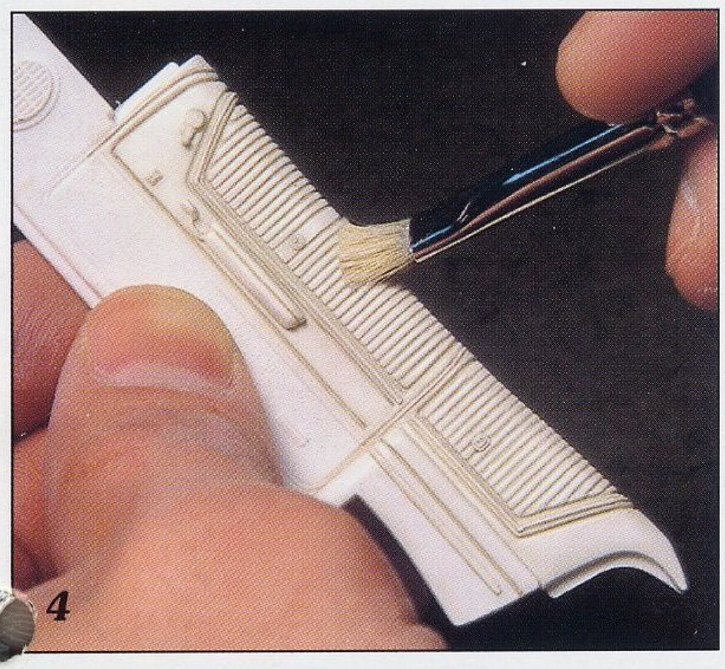
4. Tras perfilar los detalles con gris medio, con esmalte blanco se repasan todas las superficies a pincel.

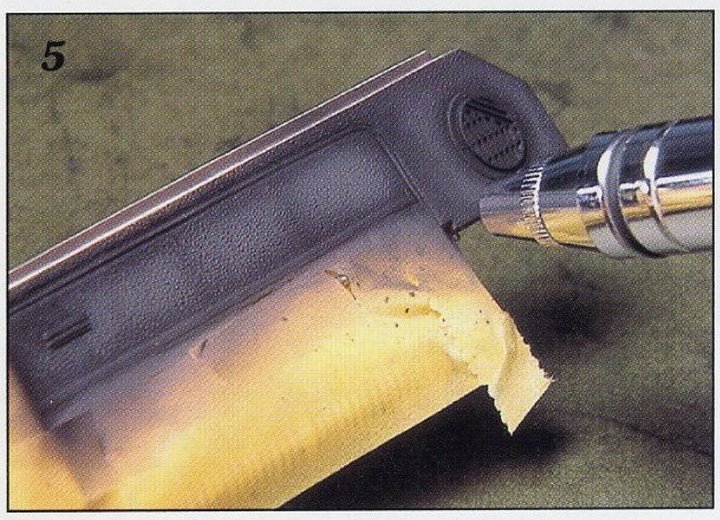
5. Una vez enmascarado el blanco, se pintan las partes negras.

seco con un color gris parduzco. Una vez decorados los cromados con esmalte de color plata, se ensamblan todas las piezas y se añaden cajas de comida, vídeos, discos, etc. de la marca griega Eta Model Accesories (refs.1384, 1389 y 1398), así como una figura femenina de Preiser a pequeña escala (ref.75031) para imitar una muñeca de juguete. Todo ello arrugado, sucio y desordenadamente colocado, se fija con cola blanca.

Para pintar la carrocería se mezcla un 70% de azul mate con un 30% de azul medio, y tras aerografiar el color resultante en varias capas finas hasta cubrir el plástico, se aclaran selectivamente algunas zonas añadiendo blanco. Las partes reparadas (puerta izquierda, aletas, etc.) reciben una capa de marrón rojizo, aclarada con rojo castaño y verde amarillo.

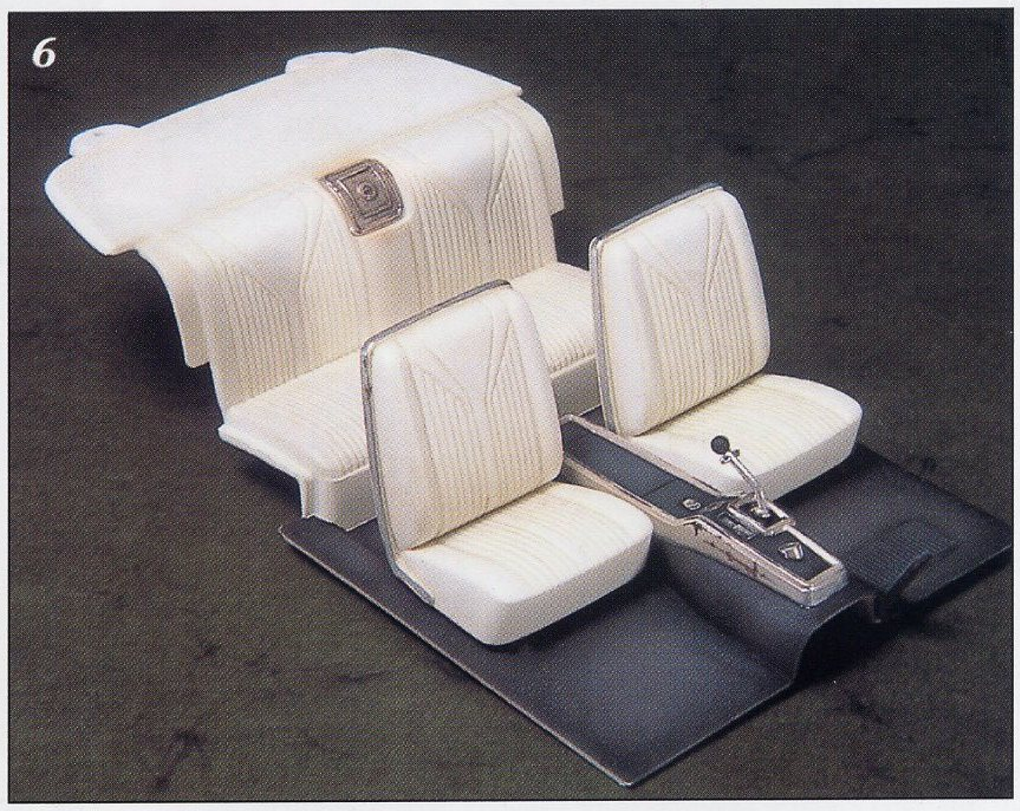






Las primeras manchas de suciedad y chorretes se efectúan a pincel con una combinación de acrílicos negro y sombra tostada muy diluida, y los desconchones y rozaduras con una mezcla de negro, marrón rojizo y cuero rojo. El perfilado de las puertas y capó se lleva a cabo con pintura negra y un pincel fino, y los restantes ensuciados se realizan fundiendo directamente sobre el modelo pequeñas cantidades de colores al óleo.

El perfilado general que sirve para realzar los volúmenes se ejecuta con el aerógrafo, utilizando una mixtura de marrón y negro muy diluida.

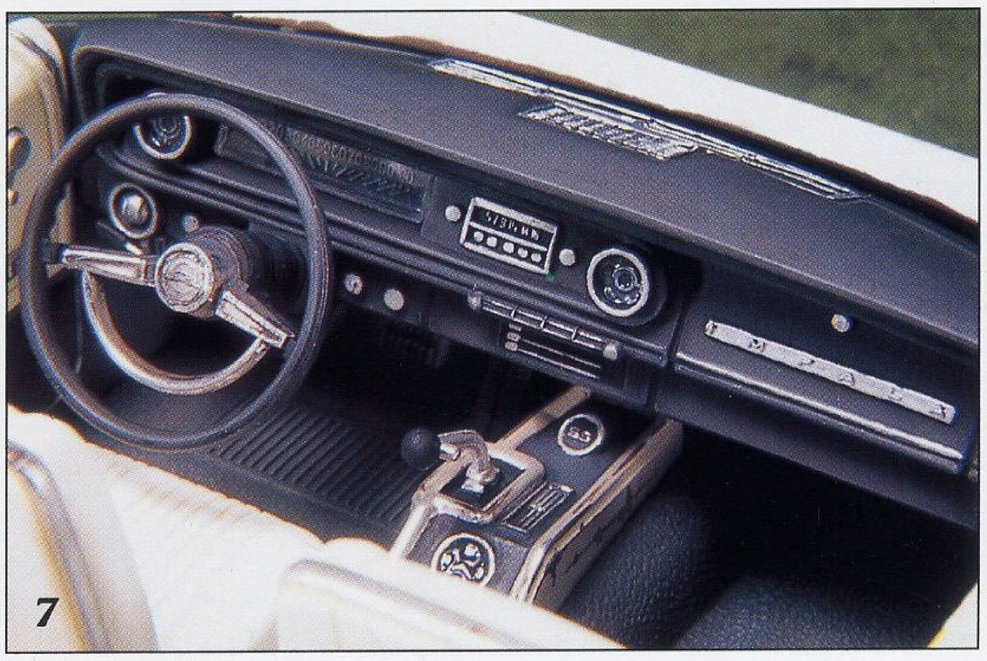


A continuación se pintan con esmalte de color plata los cercos de parabrisas y ventanillas, empleando el aerógrafo tras enmascarar la carrocería con cinta adhesiva de Tamiya. Una vez desprendidas las mascarillas, se imitan picaduras sobre los cromados empleando la mezcla que se preparó anteriormente para los desconchones.

El barnizado de la carrocería se lleva a cabo en tres etapas:

6. Primera fase de montaje del habitáculo.

7. Los detalles del salpicadero se pintan con esmalte de color plata.



8. Las cajas de alimentos en papel se recortan, doblan y pegan con cianoacrilato.

9. Los complementos se pegan en el interior de manera que produzcan una sensación de gran desorden.

8

9

10. El color base se aerografía dando tres capas finas para cubrir bien el plástico. Añadiendo blanco se degrada el tono base.

11. Las zonas contiguas a la puerta reparada, se enmascaran para no mancharlas con el nuevo color.

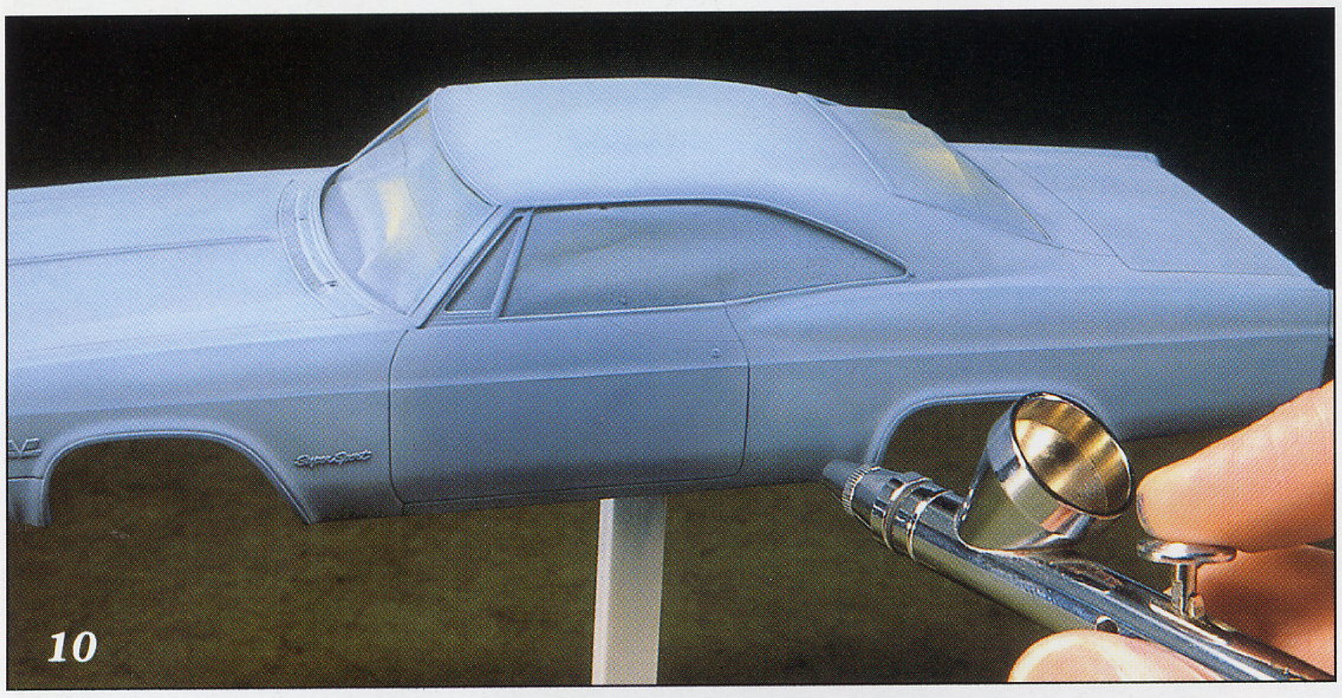
12. Con la pintura rojiza muy disuelta, se dan sucesivas pasadas hasta ir formando parches de color que simulen la masilla de las reparaciones.

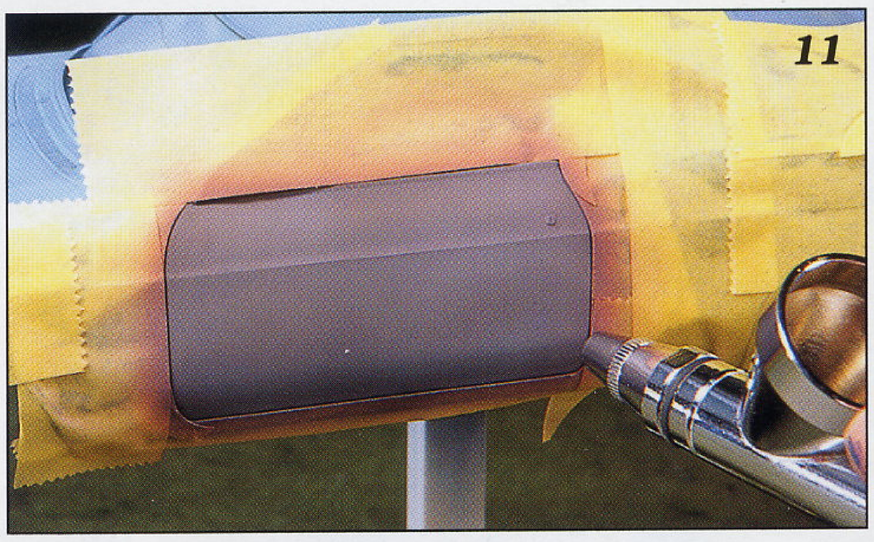
13. Los óxidos se simulan con una mezcla de color rojizo oscuro.

14. La parrilla se perfila con acrílico negro.

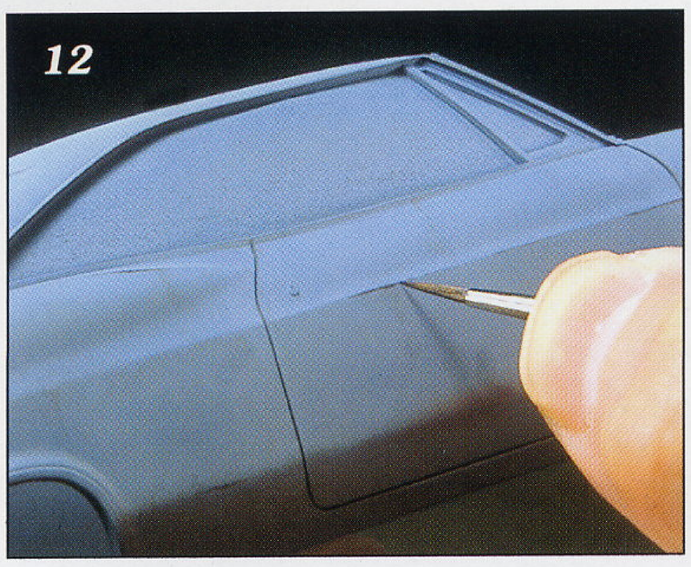
15. Tras humedecer una superficie concreta con aguarrás, se depositan pequeñas porciones de colores al óleo.

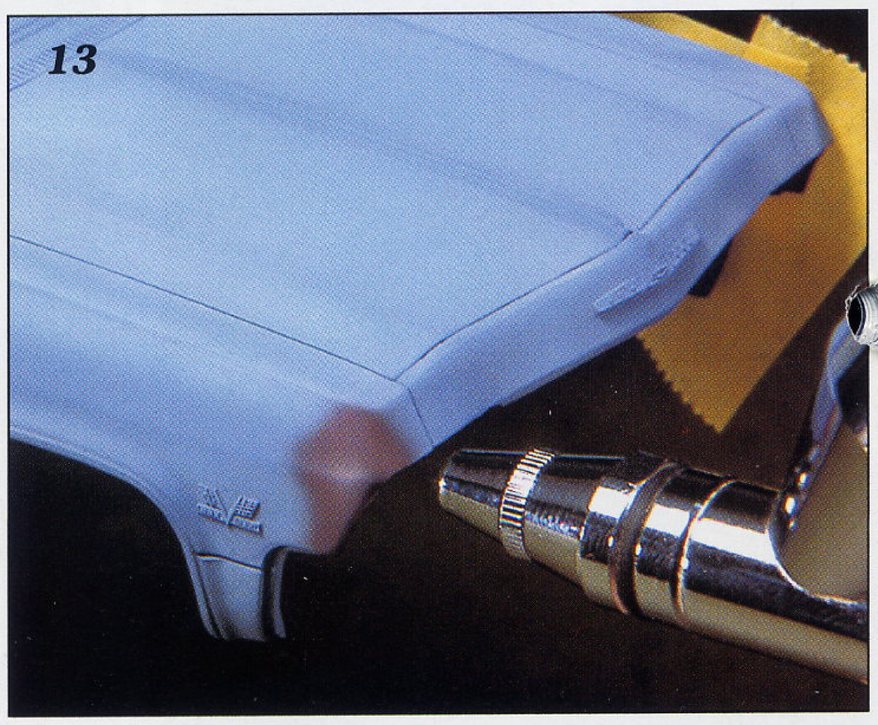
16. Con un pincel plano se difuminan, formando así nuevas manchas de suciedad acumulada.

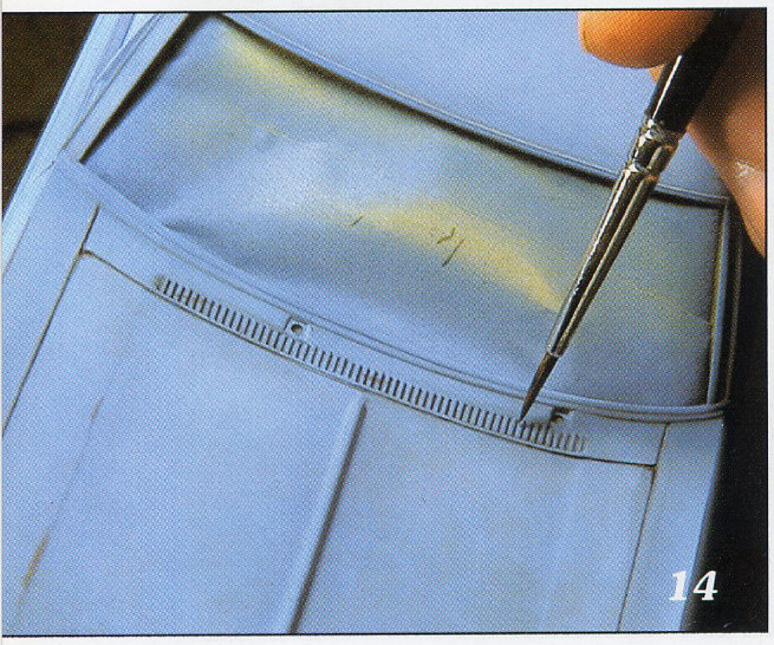

10


11

primero se da una capa general de barniz mate; a continuación se da otra capa pero de barniz satinado, incidiendo en mayor medida sobre los laterales, y finalmente con barniz brillante se dan algunas pasadas en zonas muy concretas, consiguiendo así imitar el efecto de degradación de las lacas por efecto del sol que se puede apreciar en cualquier coche de verdad que tenga varios años.


12

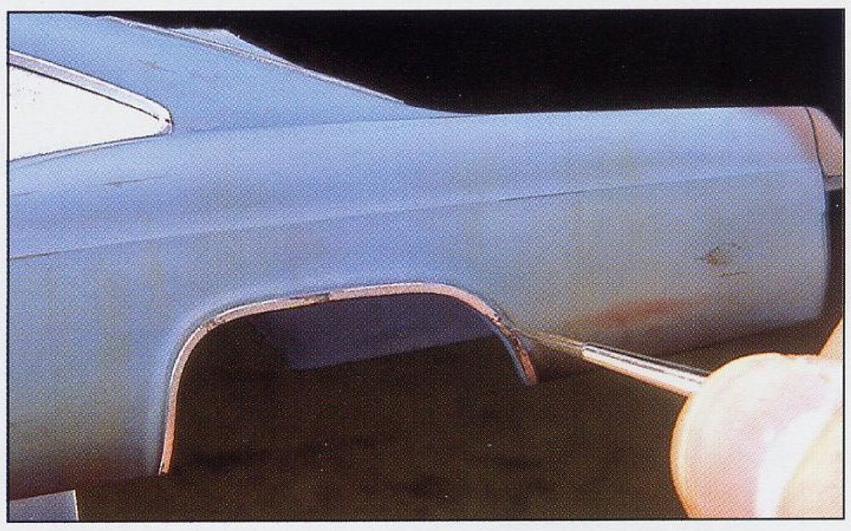

13


14

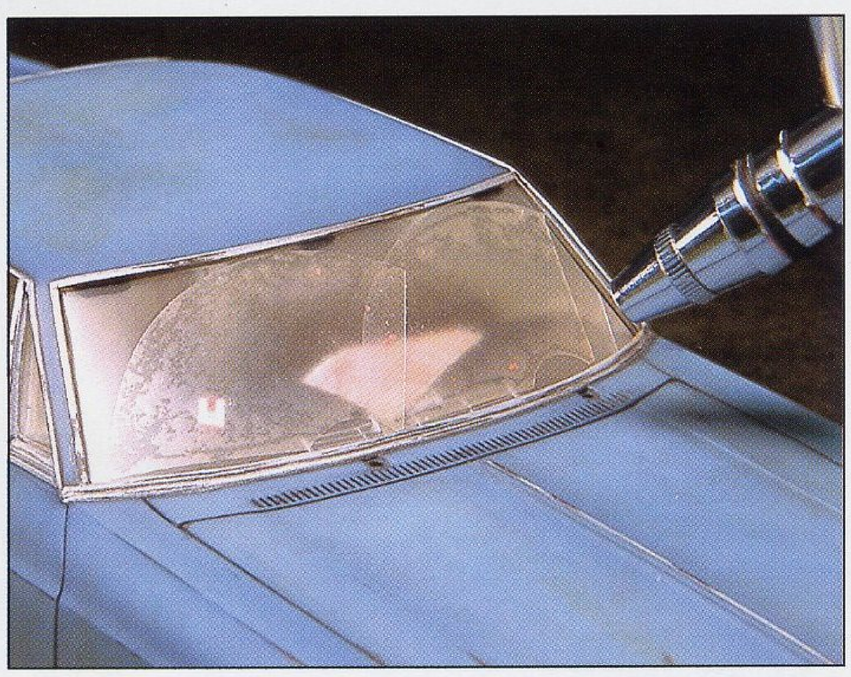
15

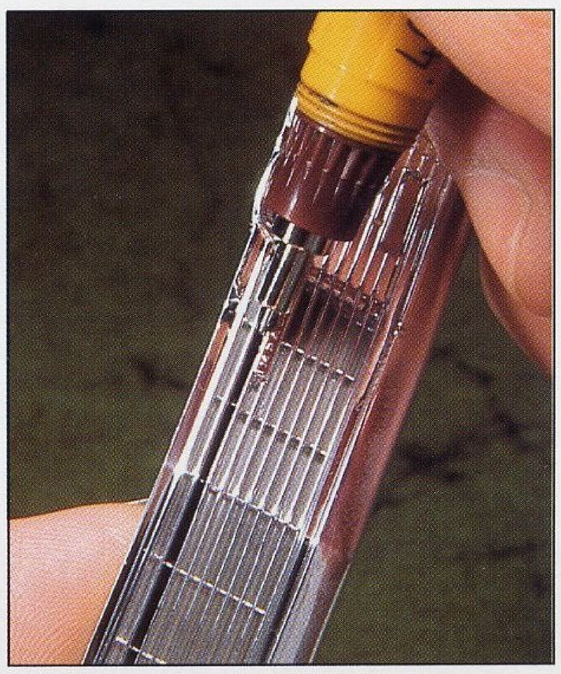
16

Mientras seca el barniz, se perfilan los tapacubos y la parrilla del motor con un estilógrafo de 0,4 mm cargado con tinta china negra, y se ensucian y avejentan combinando el uso del aerógrafo con el del pincel. Una vez ensambladas todas las piezas, se aerografía color tierra mate por los bajos para simular el efecto del polvo acumulado.



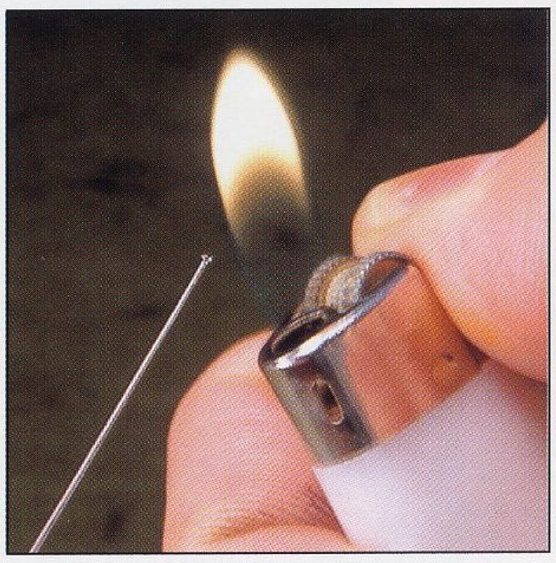
Sobre los cromados se aplican desconchones muy oscuros, casi negros.





La parrilla frontal se perfila con tinta china.

Las lámparas de los faros se hacen calentando la punta de una varilla de plástico estirado transparente.



Tras enmascarar las zonas barridas por los limpiaparabrisas, aerografiamos color tierra muy diluido.

Las manchas de suciedad se realizan a pincel con un marrón oscuro muy diluido.

COLORES UTILIZADOS EN LA PINTURA DEL AUTOMOVIL

Acrílicos de Tamiya: XF1 negro mate; XF2 blanco mate; XF4 verde amarillo; XF8 azul mate; XF9 marrón rojizo; XF10 marrón mate; XF18 azul medio; XF20 gris medio; XF52 tierra mate; XF64 rojo castaño.

Acrílicos Model Color: 818 cuero rojo; 875 marrón beige; 884 gris piedra; 914 ocre verde; 941 sombra tostada; 950 negro; 985 marrón rojizo; 987 gris medio.

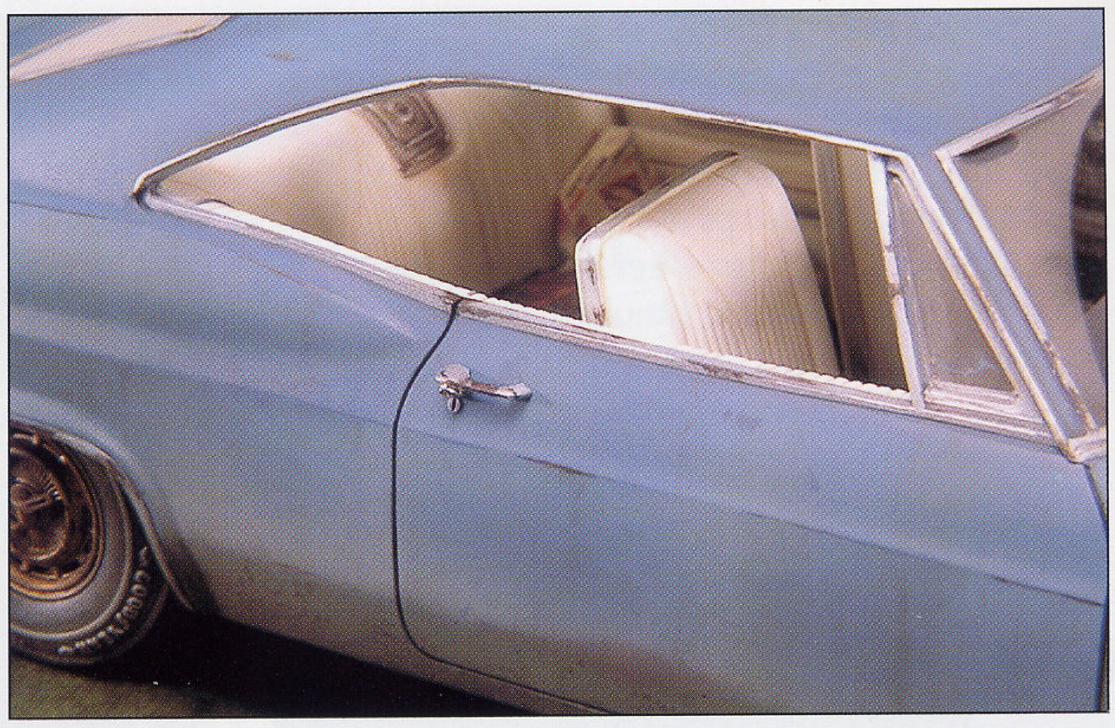
Colores al óleo: Verde esmeralda; azul ultramar oscuro; siena natural; tierra sombra tostada; rojo inglés; marrón Van Dyck.

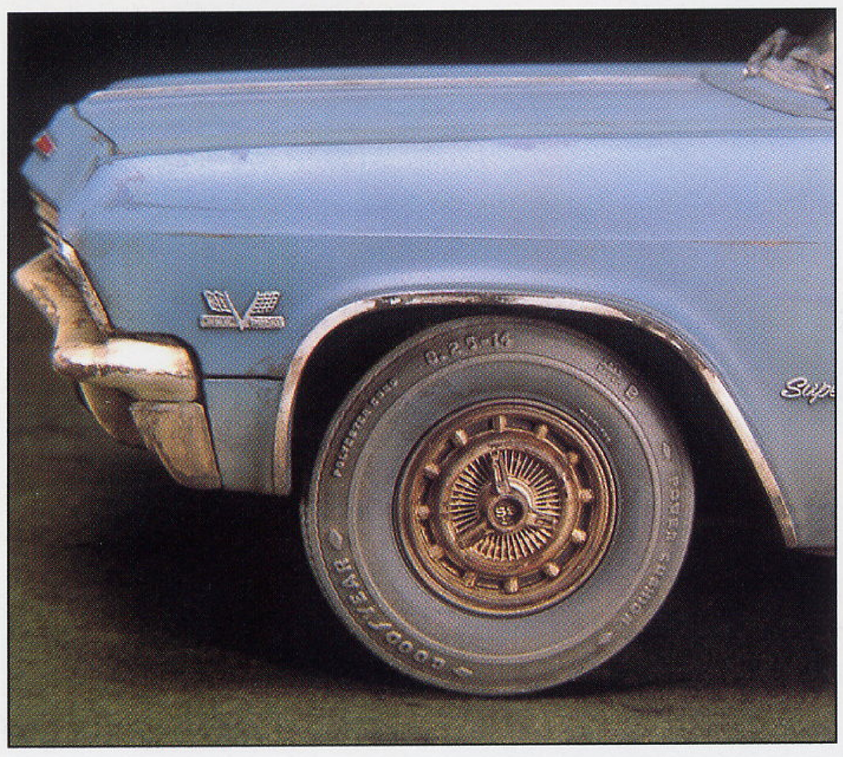
Esmaltes de Humbrol: 34 blanco mate.

Esmaltes de Tamiya: X11 plata cromada.

Barnices de Marabú: 11080 mate; 11090 satinado; 11060 brillante.

Tinta China: negro de Rotring.

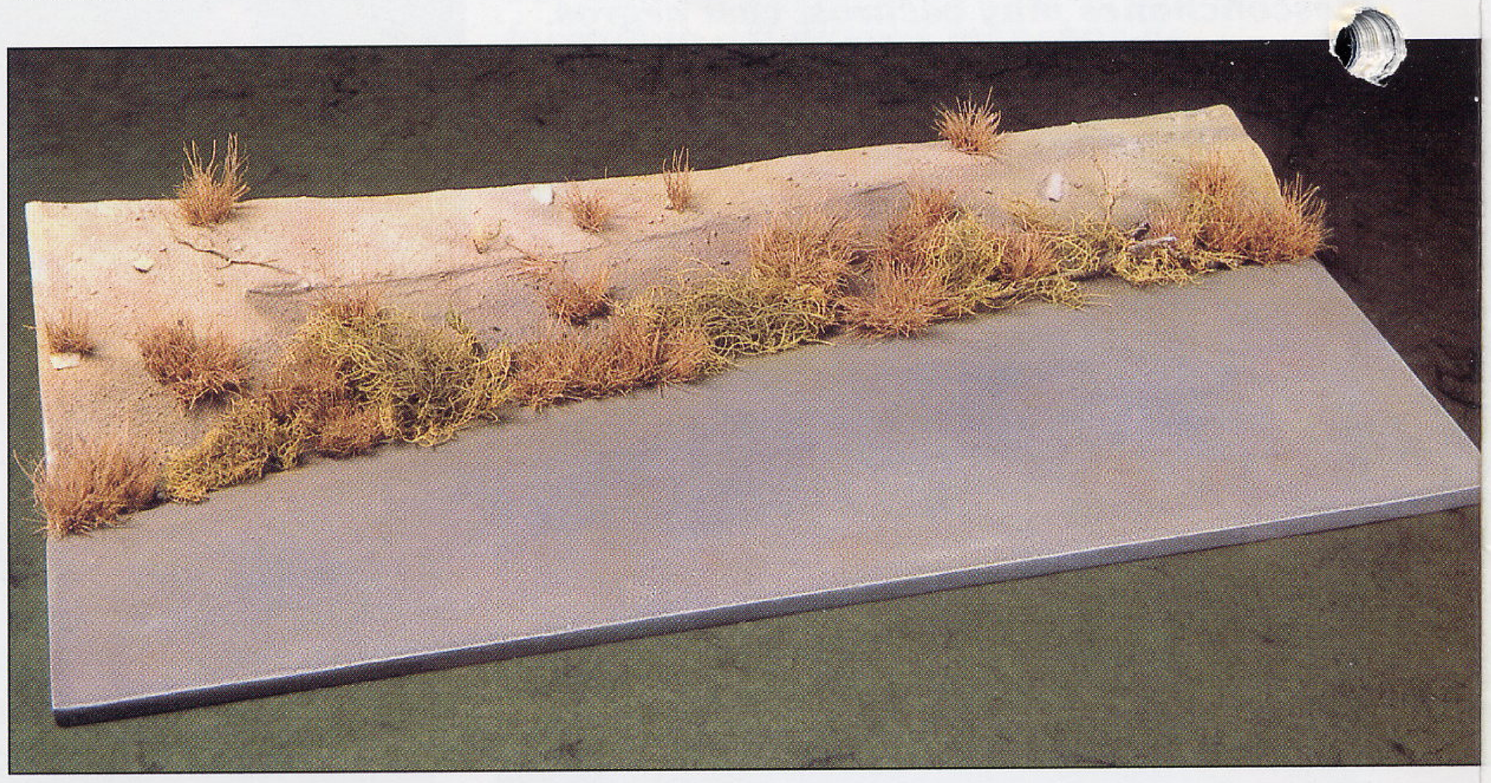




El encaje del paragolpes trasero es defectuoso, por lo que será necesario adelgazar esta pieza por su interior raspándola con una cuchilla.

Tras el ensamblaje, se empolvan los bajos con color tierra mate.

En la llanta se han dado varios lavados con óleo tierra sombra tostada.



Tras modelar el terreno, se fijan con cola blanca disuelta en agua algunas piedrecillas y arena fina. Una vez pintados terreno y carretera, se fijan líquenes y restos de algas para simular la vegetación.

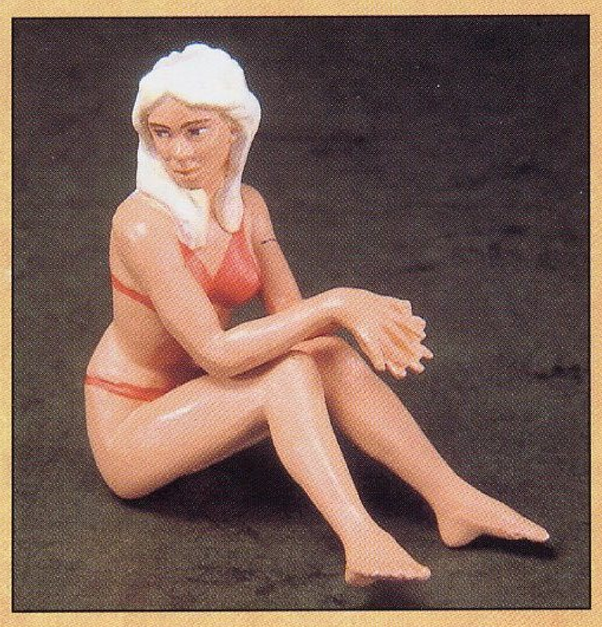
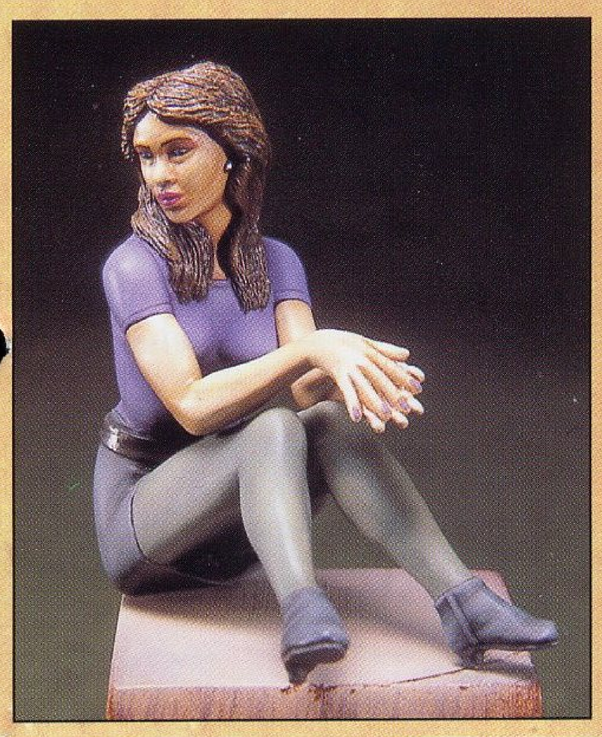
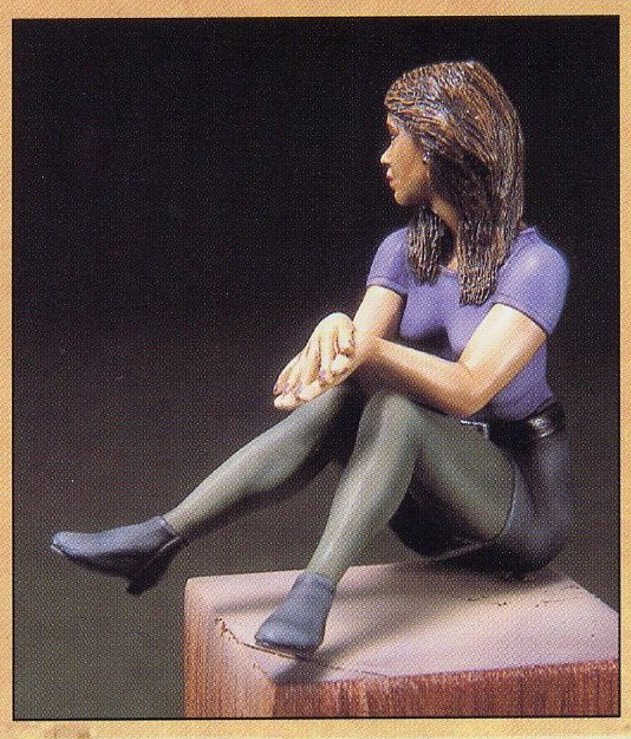


Figura original de Preiser comercializada en la ref.45015 «Bañistas sentadas y tumbadas», junto con la misma figura ya transformada.





LA FIGURA FEMENINA

Esta figura es mucho más sencilla que la anterior. Tan sólo cabe destacar que, para poder trabajar más cómodamente, separé los brazos del tronco con ayuda de una pequeña sierra, y que la textura del pelo la realicé con la punta de una cuchilla fijada a un pequeño soldador eléctrico.

CUADRO COLORES (MUJER)

Carnes: *(Como la figura anterior)*
Medias:
Aerógrafo
Base: carnación.
Transparencia: azul mar XF17 (T.)
Sombras: azul mar XF17 + negro mate XF1 (T.)
Camiseta:
Aerógrafo
Base: púrpura H39 (G.S.)
Luz: base + violeta H49 (G.S.) + blanco mate XF2 (T.)
Sombras: base + negro mate XF1 (T.)
Falda:
Aerógrafo
Base: negro mate XF1 (T.)
Luces: base + blanco mate XF1 (T.)
Sombras: blanco mate XF1 (T.)
Cabellos:
Pincel
Base: marrón cuero oscuro 871 (M.C.)
Pincel semiseco: base + marrón naranja 981 (M.C.)
Lavados: base + negro mate 950 (M.C.)
Lavados al óleo: negro + pardo Van Dyck

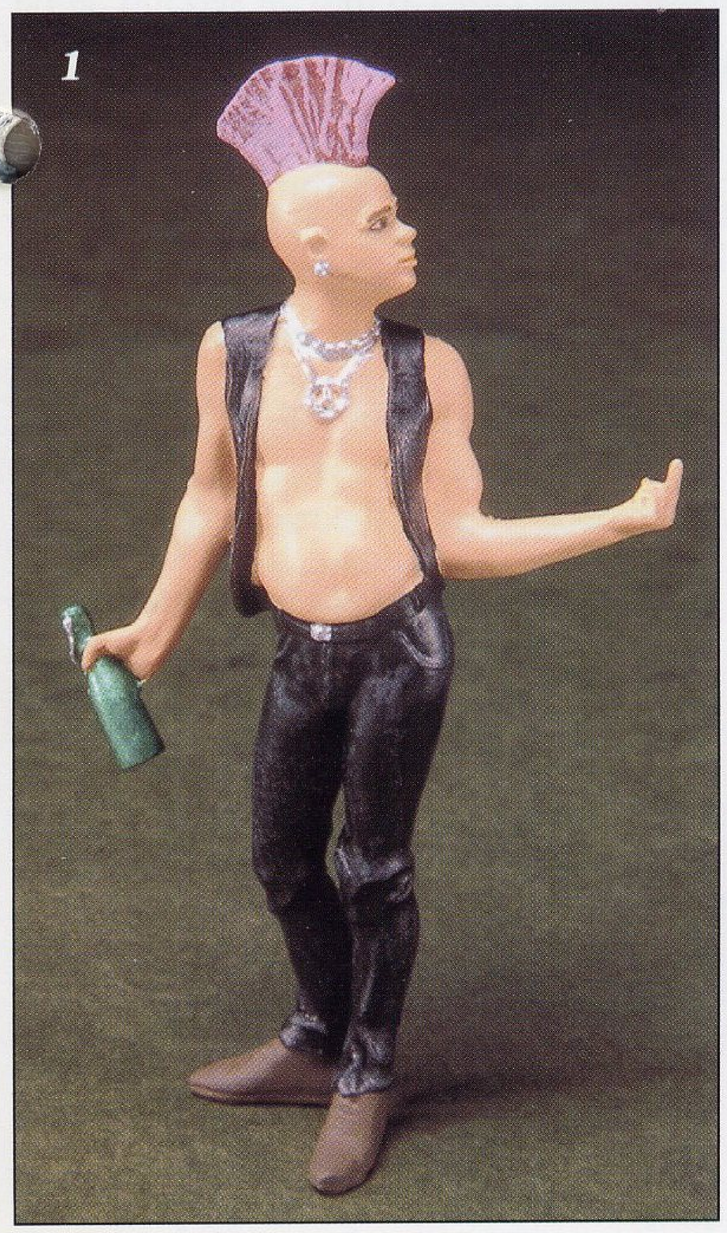
(G.S.= Gunze Sangyo; T= Tamiya; M.C.= Model Color de Vallejo).

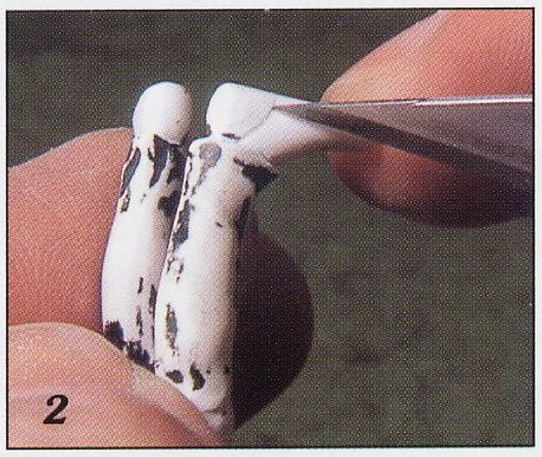
LA FIGURA MASCULINA

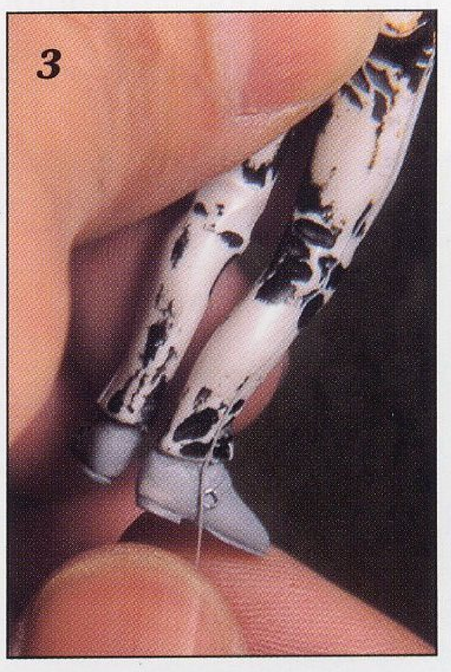
Los protagonistas de la escena son un «tipo duro» y su chica, los cuales son el resultado de la transformación y detallado de dos figuras de la marca alemana Preiser a la poco habitual escala de 1/22,5. Tras eliminar la pintura que cubre ambas figuras (se comercializan ya pintadas), lijándolas cuidadosamente, he optado por comenzar por la más complicada: el «punk».

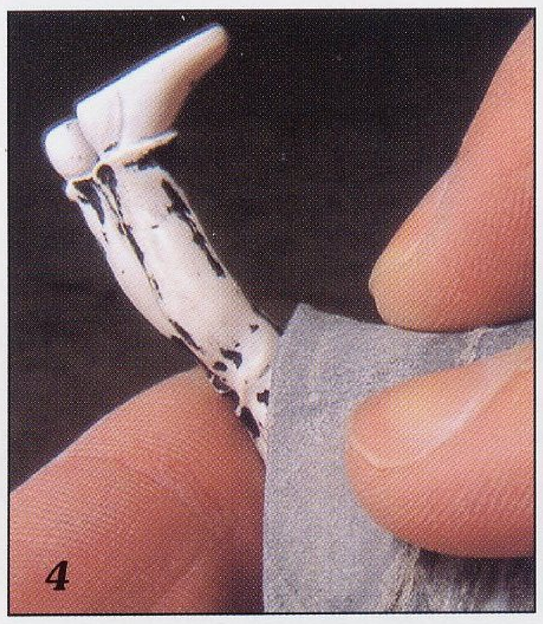
Lo primero que hay que hacer es cortar la cresta y la botella con unos alicates, y eliminar con una cuchilla el colgante del cuello. A continuación, y aunque los he alternado, os voy a describir los trabajos que he ido realizando desde los pies hasta la cabeza para facilitar su comprensión.

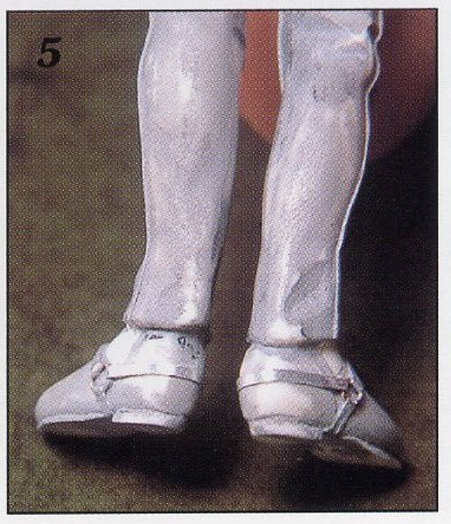
Botines: Con la punta de una cuchilla he marcado las costuras del cuero; he pegado unas suelas recortadas sobre lámina de plástico de 0,4 milímetros, y he pegado también unas tiras de estaño











1. Esta es la figura tal y como es comercializada por Preiser en la caja «Punks» ref.45092.

2. Una vez decapada la pintura, se marcan las costuras de los botines con la punta de una cuchilla.

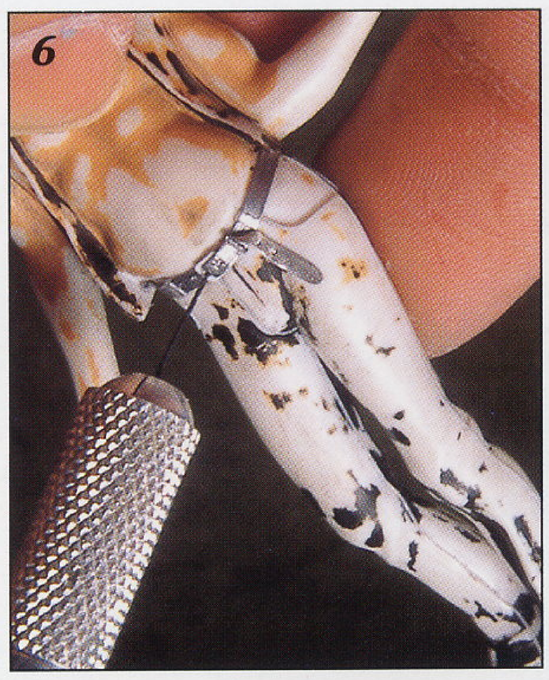
3. Las arrugas del pantalón en torno a las rodillas se rebajan con lija.

4. Las costuras del pantalón se imitan con hilos de plástico estirado.

5. Las correas de los botines se hacen con tiras de estaño y anillas de hilo de cobre.

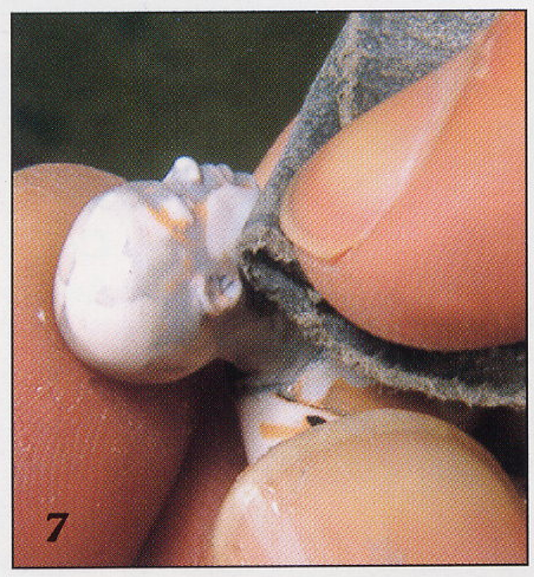
unidas por unas anillas de hilo de cobre para imitar las correas y su enganche.

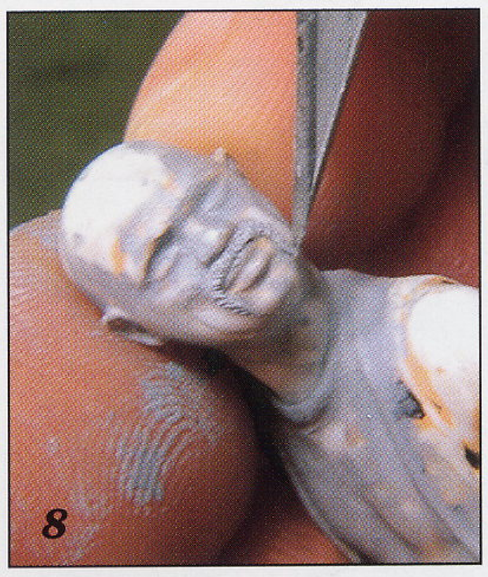
Pantalón: Tras rebajar con lija las abultadas arrugas de la parte circundante a las rodillas, he simulado las costuras pegando hilos de varilla de plástico estirado al calor, fijándolos con cianoacrilato y asegurándolos con pegamento líquido.

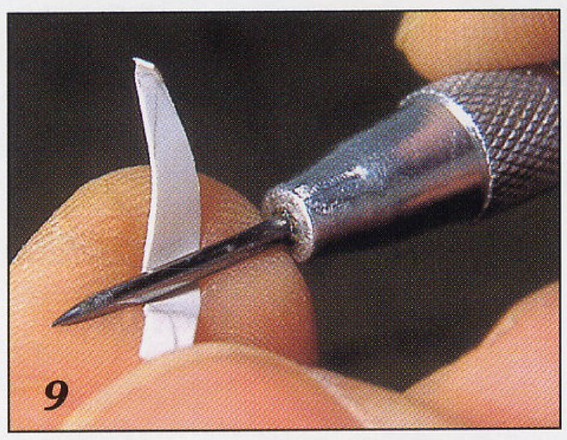

6

Cinturón: Es una tira de estaño pegada con cianoacrilato, cuya hebilla es una plaquita cuadrada de plástico fino sobre la que he pegado otra tira de estaño, con varios taladros equidistantes sobre su eje longitudinal realizados con una broca de 0,35 mm. Las trabillas son también tiras estrechas de estaño.

Camiseta: He remodelado su cuello con una tira de *putty* a la que he dado forma con un pincel humedecido en acetona industrial, puliéndolo con lija al agua de grano 600 cuando estaba seca. Para trabajar cómodamente con el *putty* conviene dejar secar un pegote de este material durante media hora, de modo que endurezca y pueda conformarse haciéndolo girar entre los dedos sin que quede adherido a éstos.

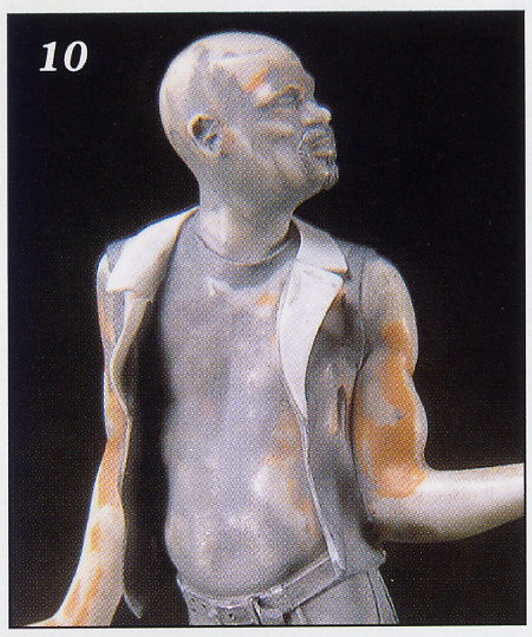

7


8


9

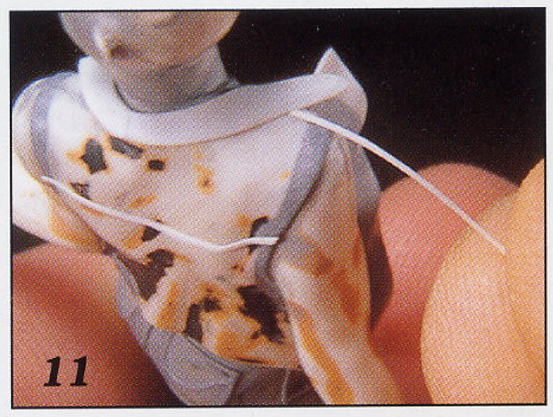
Cazadora de cuero: Tanto los vuelos como el cuello, están hechos con lámina de plástico de 0,20 milímetros de espesor, recortada con tijeras y conformada sobre una varilla de metal (un punzón o un clavo largo pueden servir). Para las arrugas he utilizado nuevamente el *putty*, empleando tiras muy estrechas de estaño sobre cuyo borde he practicado pequeñas hendiduras equidistantes para simular las cremalleras.

Con un sacabocados he obtenido los 69 remaches de estaño que sirven de adorno, los cuales he ido pegando uno a uno con cianoacrilato, pinchándolos previamente con la punta de una cuchilla para manipularlos cómodamente. El cinturón de estaño está hecho como el del pantalón, pero en este caso, al estar desabrochado, he hecho la hebilla con hilo de cobre de 0,3 mm conformado sobre la punta de un alicate fino.


10

Cabeza: Tras lijar los restos de la cresta he hendido las mejillas con lija para destacar los pómulos, y con una cuchilla he remodelado los pliegues de las orejas, modelando el bigote y la perilla con *putty*.

Para el pañuelo he utilizado tiras de *putty,* dándoles forma con un pincel humedecido en acetona y un punzón, imitando el vuelo de los picos con trocitos de estaño. El pelo que sobresale bajo el pañuelo, las cejas y las patillas, también las he modelado con *putty,* haciendo su textura con la punta de una cuchilla. Finalmente pegué un arete de hilo de cobre de 0,20 mm en la oreja izquierda.


11

El arma: La pistola-ametralladora Ingram modelo 10,9 mm Parabelum, con una longitud real de 267 mm y 2,84 kg de peso, es bastante sencilla de realizar.

Partiendo de una varilla de plástico de 2,5x1,5 mm de sección, la he detallado marcando todas sus juntas con un *scribber,* haciendo dos taladros en cada lateral y acoplándole una aguja hipodérmica de 0,8 mm de diámetro, además de tiras de plástico estirado, sobrantes de fotograbados, y una culata plegada de hilo de cobre de 0,3 mm.

PINTURA DE LAS FIGURAS

Para pintar estas dos figuras se ha combinado el uso del aerógrafo con el del

6. Los orificios del cinturón se hacen con una broca.

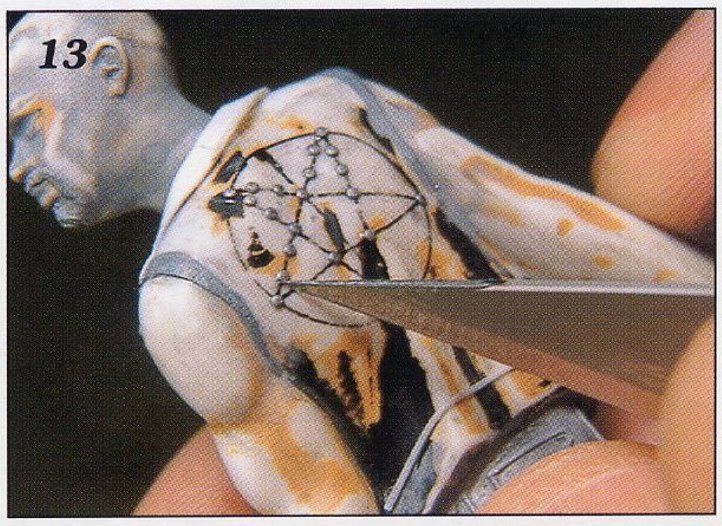
7. Con lija se rebajan las mejillas.

8. El bigote se texturiza con una cuchilla.

9. Las arrugas de las solapas de plástico se consiguen presionando con el canto de un punzón sobre éstas.

10. El cuello de la chupa también se hace con lámina de plástico.

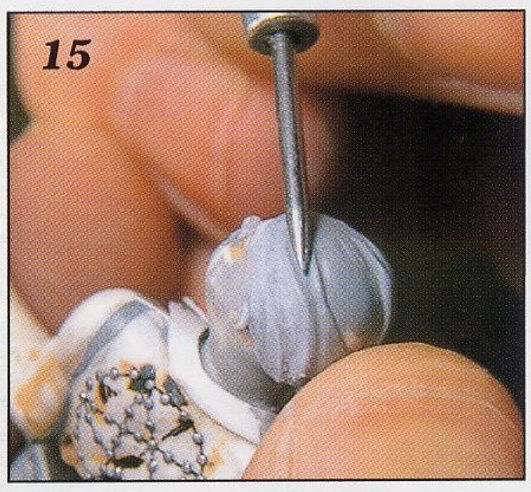
11. Las costuras se simulan pegando tiras de plástico fino.

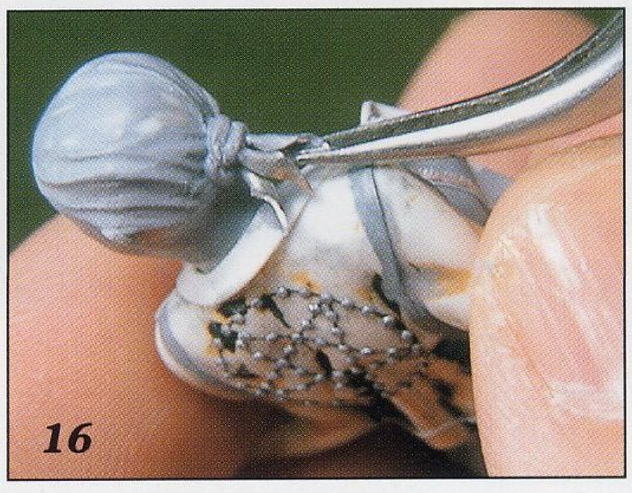


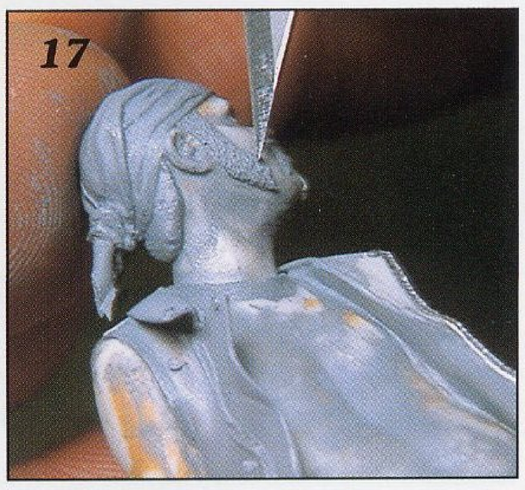
pincel; el primero para aplicar colores base, primeras luces y sombras generales; y el segundo para las últimas luces, sombras marcadas, perfilados y detalles.

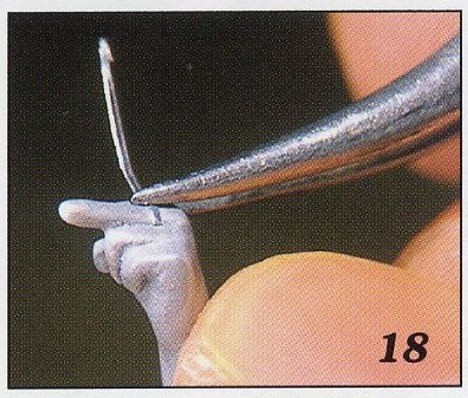
Las luces y sombras distribuidas con el aerógrafo se dan con la pintura disuelta en un 85 a 90% de disolvente. De igual modo las subidas y bajadas de luz con pincel se realizan con la pintura muy aguada. Como es evidente, una vez que se ha pintado una parte hay que enmascararla con cinta adhesiva para evitar que se mancha al aerografiar con otro color sobre la prenda contigua.

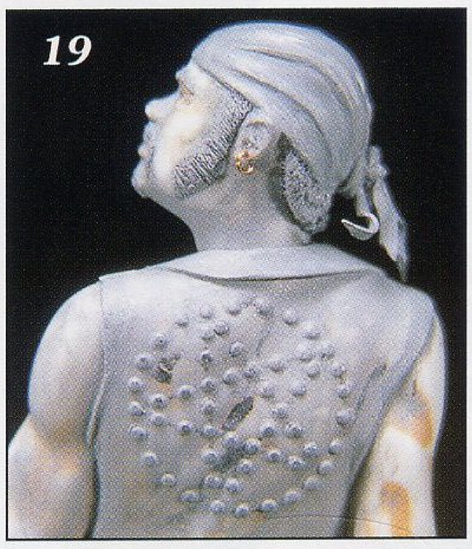
Los pasos seguidos y los tonos aplicados están indicados en los cuadros de colores.











12. Una vez cortada la tira con las marcas, se pega con ciano en bolsillos y bordes de la chaqueta.
13. Los remaches se pinchan con la punta de una cuchilla, se impregna su base con ciano y se colocan donde corresponda.
14. La forma básica de las arrugas se hace con un pincel mojado en acetona industrial.
15. La forma definitiva se consigue con un punzón.
16. A continuación se añaden los picos del pañuelo realizados con estaño.
17. Cuando la masilla que forma las patillas comienza a secar, se texturizan los cabellos con la punta de una cuchilla.
18. El anillo del dedo se imita pegando una tira fina de estaño.
19. El aro de la oreja se realiza con hilo de cobre.
20. Foto de la figura lista para pintar.
21. Vista del arma terminada, detallada con latón, cobre y plástico.

CUADRO DE COLORES (HOMBRE)

Carnes:
Aerógrafo
Base: carne H44 (G.S.)
Luces: base + blanco mate XF2 (T)
1ª Sombra: base + barro H341 (G.S.)
2ª Sombra: barro H341 (G.S.)
Pincel
1ª Sombra: marrón naranja 981 (M.C.)
2ª Sombra: marrón naranja 981 + marrón mate 984 (M.C.)
3ª Sombra: marrón mate 984 + marrón cuero oscuro 871 (M.C.)
Luces: carne dorada 895 (M.C.) + hueso 918 (M.C.)
Perfilado: marrón mate 984 + marrón cuero oscuro 871 + negro mate 950 (M.C.)

Camiseta:
Aerógrafo
Base: rojo mate XF7 (T.)
Luces: base + amarillo mate XF3 (T.)
Sombras: rojo chasis XF9 + negro mate XF1 (T.)
Dibujo (pincel)
Base: negro mate 950, verde negro 980 (M.C.)
Luces: verde oscuro 970 y oliva dorada 857 (M.C.)

Pantalón:
Aerógrafo
Base: azul cielo H25 (G.S.)
Luces: base + blanco mate XF2 (T.)
Pincel
Sombras: azul oscuro 930 + negro mate 950 (M.C.)
Luces: azul andrea 841 + blanco mate 951 (M.C.)

Botas:
Pincel
Base: negro 950 + marrón cuero oscuro 871 (M.C.)
Aerógrafo
Luces: tierra mate XF52 + blanco mate XF2 (T.)

Chaleco de cuero:
Pincel
Base: negro mate 950 + una pizca de marrón cuero oscuro 871 (M.C.)
Aerógrafo
Luces: tierra mate XF52 (T.)
Barnizado: 50% barniz satinado + 50% barniz brillante.

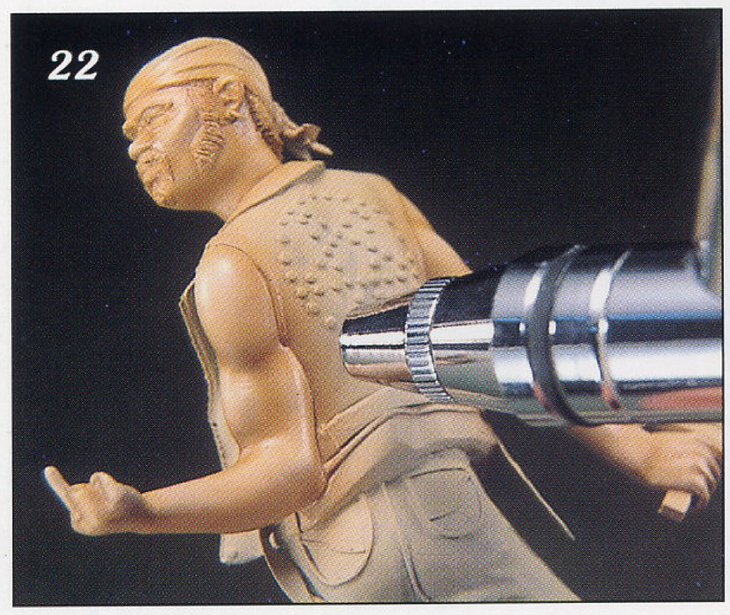
Pañuelo:
Base: azul de prusia 965 (M.C.)
Sombras: base + azul prusia oscuro 899 y negro 961 (M.C.)
Luces: base + azul medio 963 (M.C.)

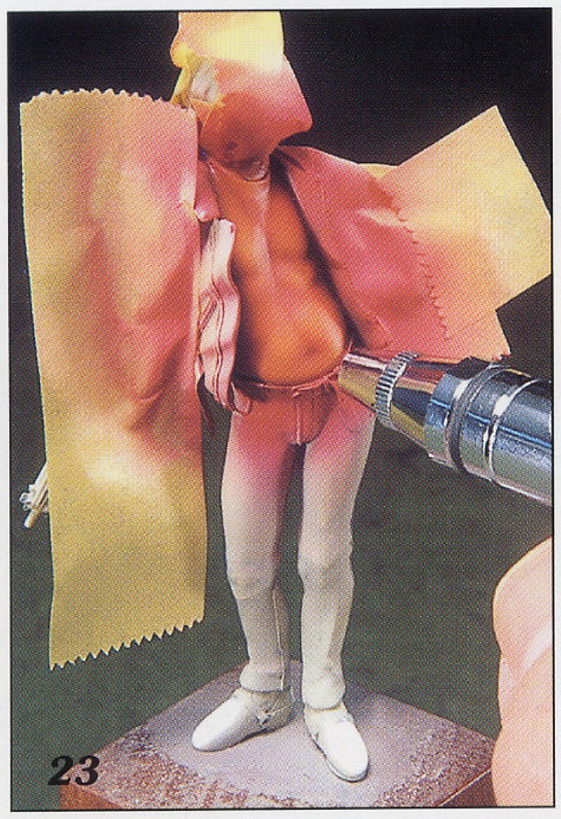
(G.S.= Gunze Sangyo; T= Tamiya; M.C.= Model Color de Vallejo).

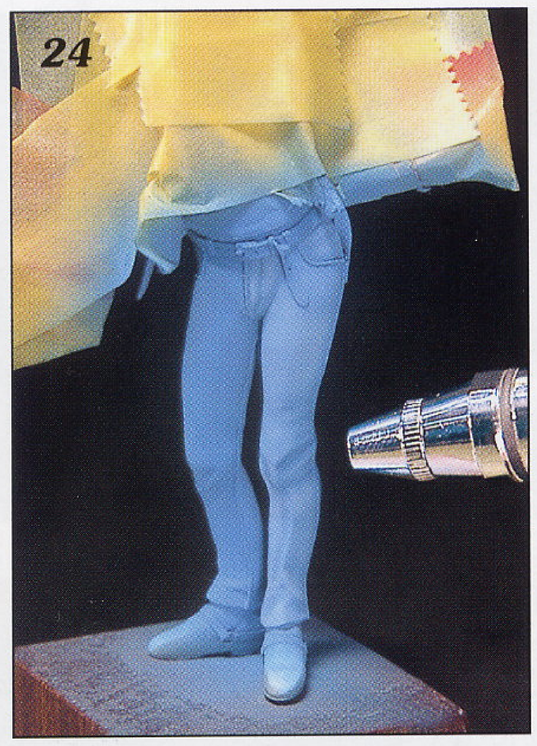
22. Los volúmenes de la musculatura se remarcan con el aerógrafo, trabajando siempre con 0,50 kg de presión en el calderin del compresor.

23. La boquilla debe mantenerse lo más cerca posible a la superficie que se está pintando.

24. La cinta adhesiva sirve para evitar que se manchen las partes que han sido pintadas con anterioridad.



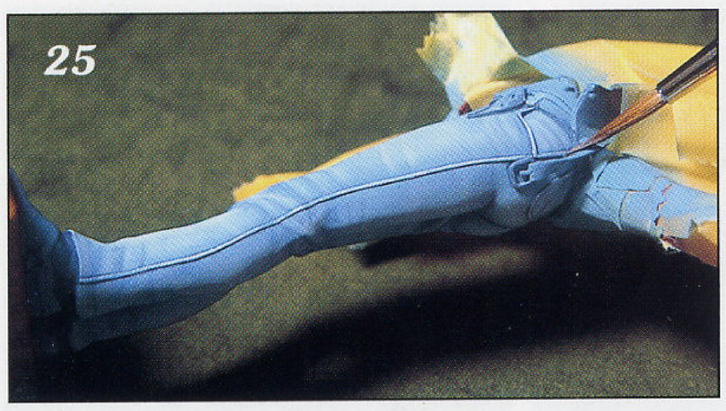


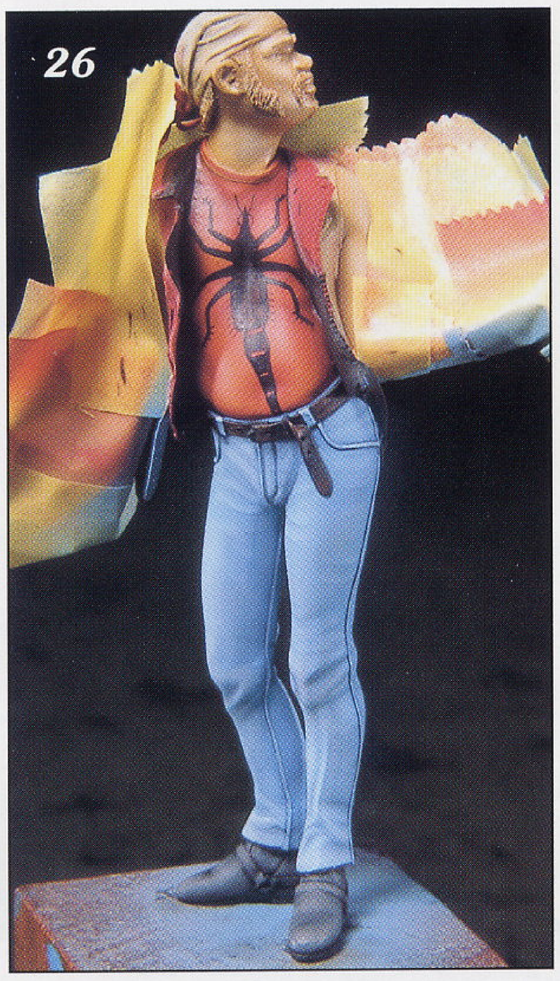


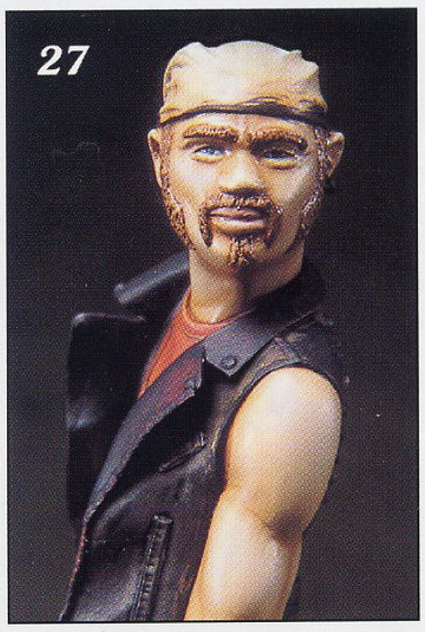
25. Las costuras se perfilan en un azul casi negro, realzando su volumen con un azul muy claro.

26. La forma del insecto impreso en la camiseta se delinea a pincel en color negro.

27. Con las últimas sombras y luces quedan concluidas las carnes.

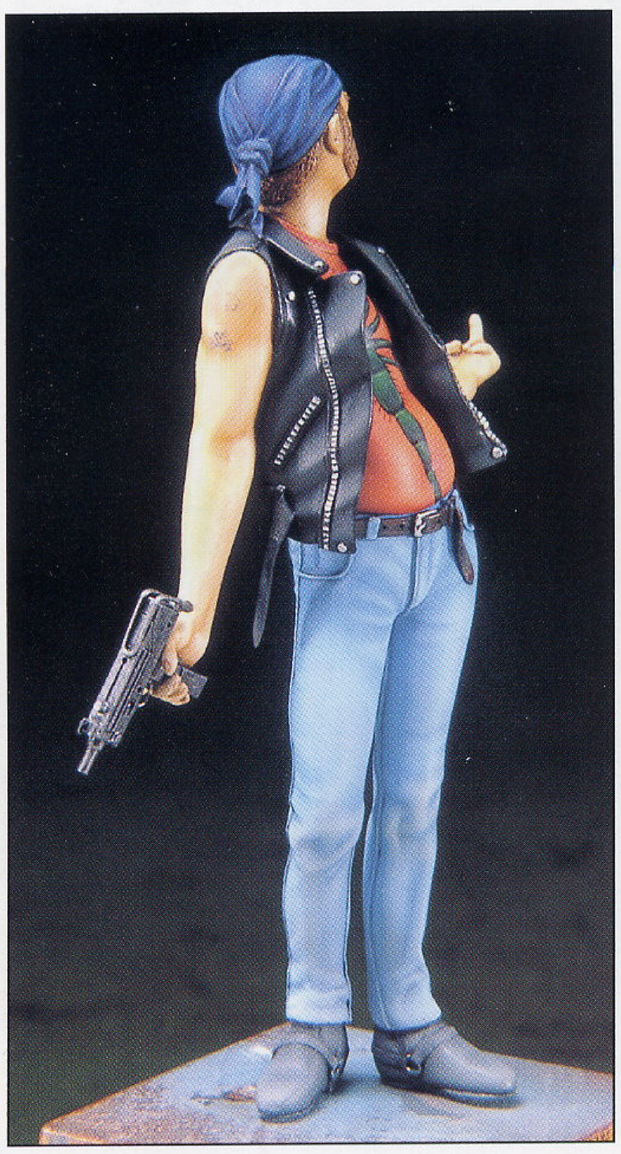


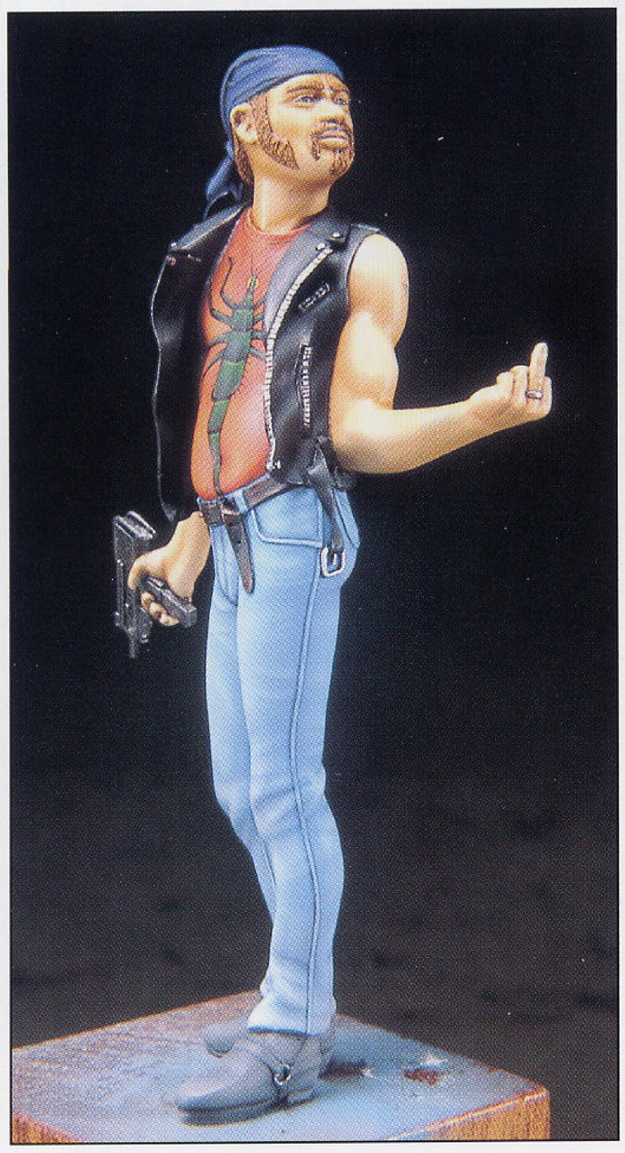


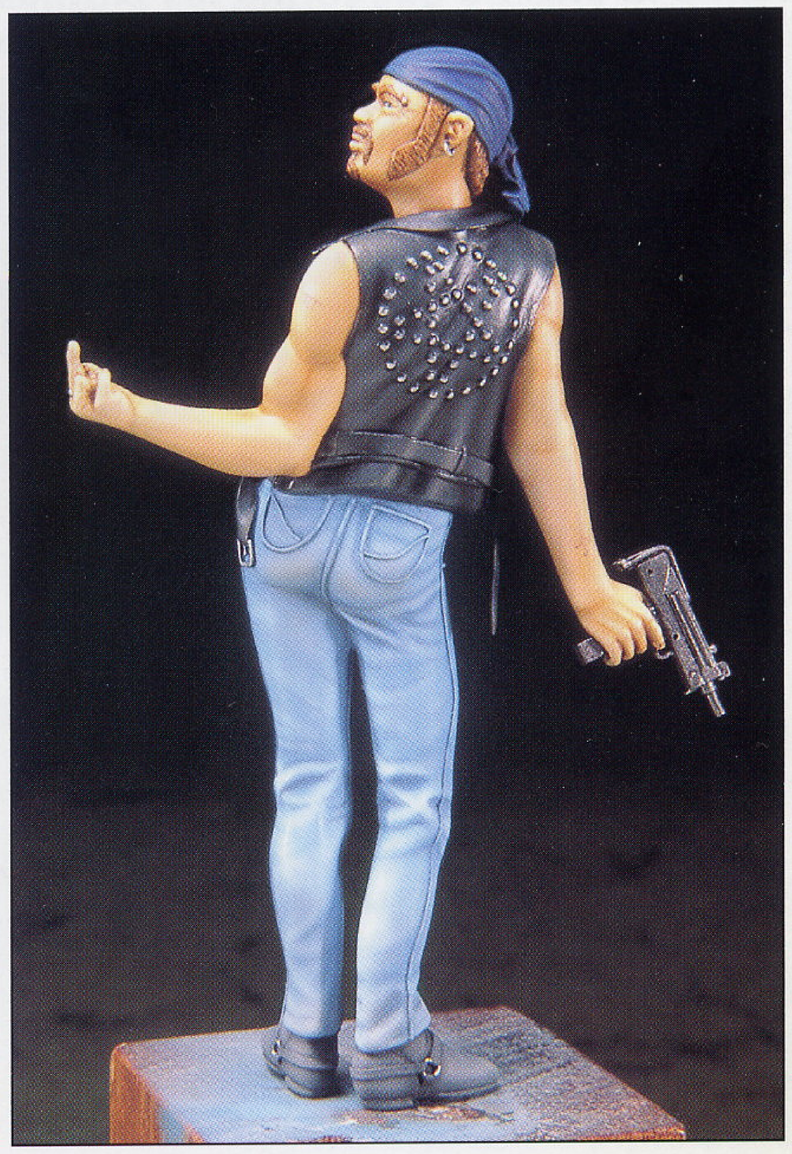


28. El color base de la cazadora de cuero se aplica a pincel.

29. El pañuelo se decora enteramente a pincel partiendo de un color azul prusia, que se aclara y sombrea por el sistema de subidas y bajadas de luz.

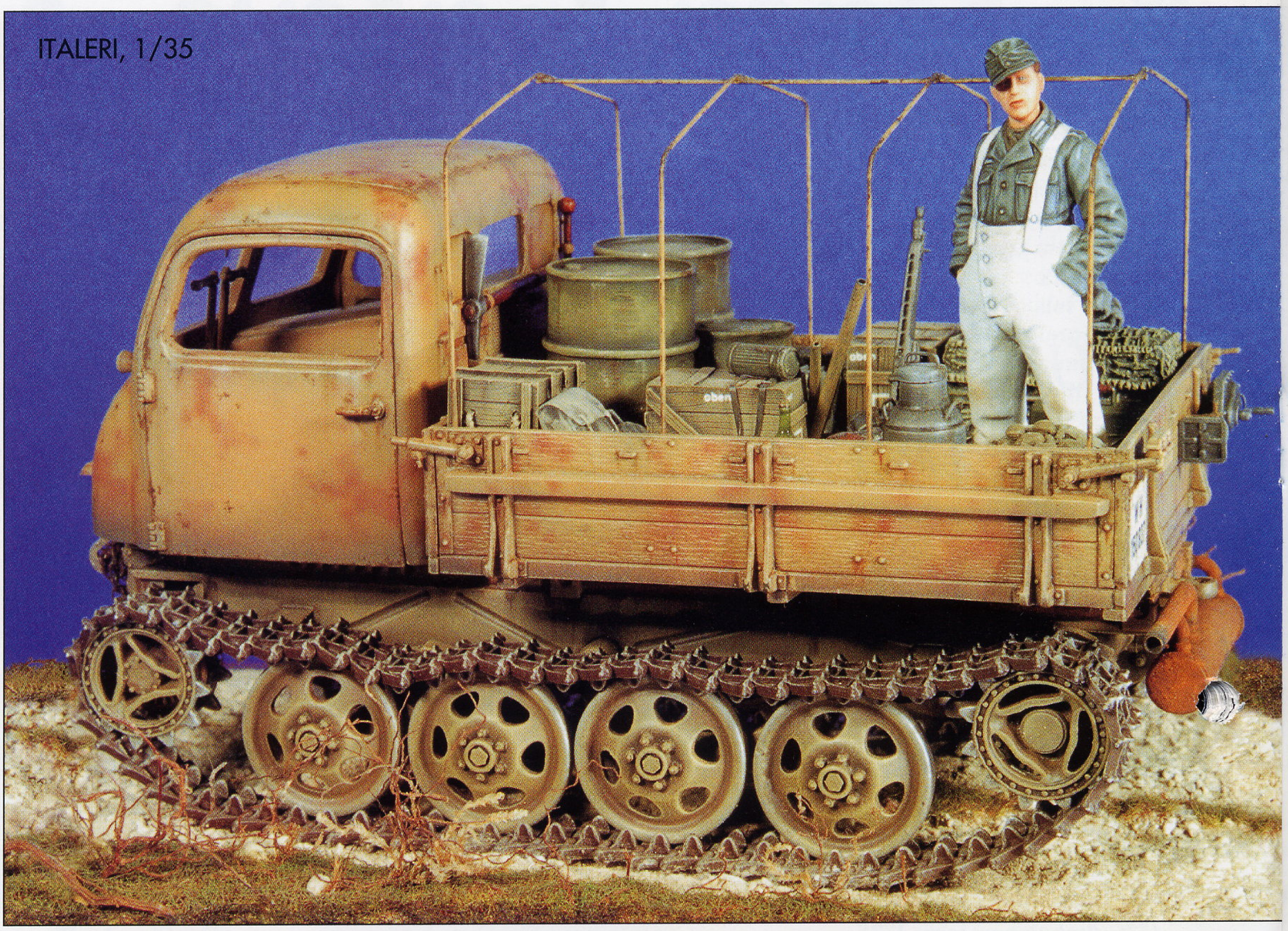






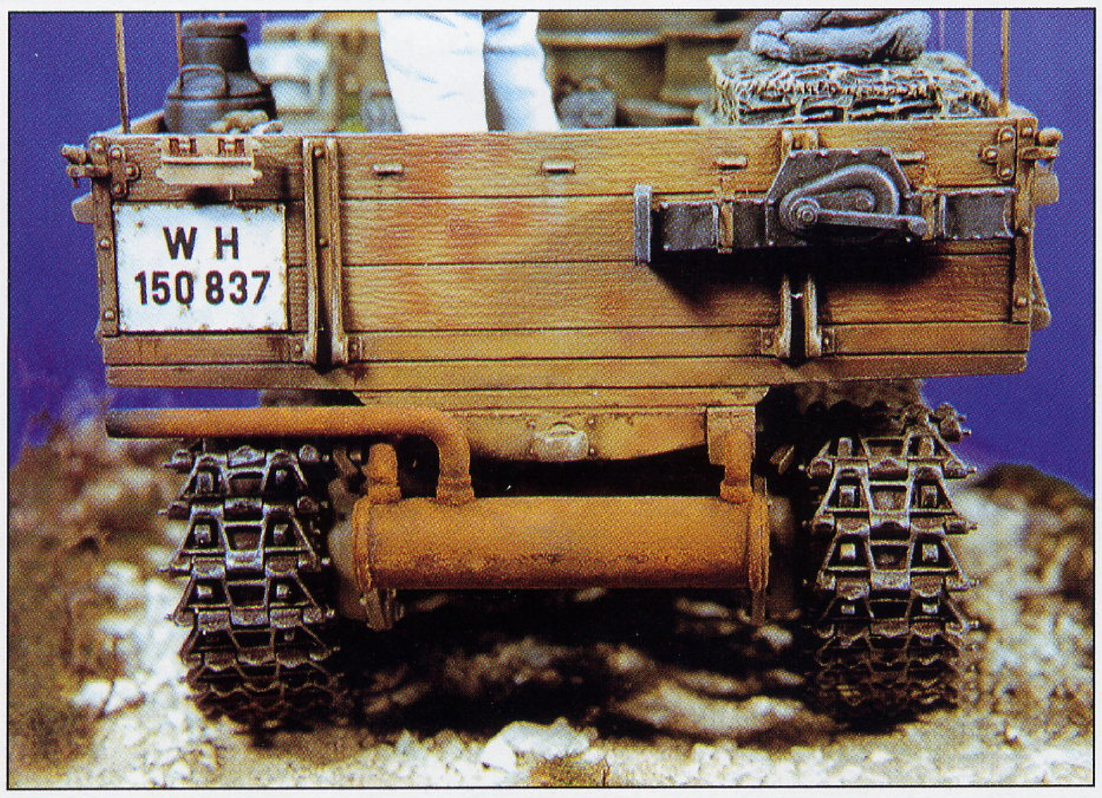
STEYR RSO/1

ITALERI, 1/35



El «Raupenschlepper-Ost», como se llamó oficialmente, fue construido para remolcar todo tipo de vehículos y transportar diferentes cargas, desde munición hasta víveres.

Por Mario Eens
Fotografías de Peter Van Caneghem
Traducción de Sara Sánchez Rivas



La terminación oxidada del escape se ha obtenido combinando óleos y colores al pastel.

El vehículo resultaba ideal para apañárselas en las carreteras del Frente del Este, que por aquel entonces se hallaban en pésimas condiciones, siendo más tarde utilizado también en otros frentes.

Esta veterana maqueta de Italeri (ref.227) volvió ha ser reeditada el pasado año. La marca italiana también dispone en su catálogo a escala 1/35 de la versión con cabina de madera (ref.361), y de la versión con cañón de 7,5 cm Pak 40/4 autopropulsado sobre el chasis del RSO (ref.355).

MONTAJE Y DETALLADO

Al tratarse de una maqueta aparecida hace mucho tiempo en el mercado, se podría pensar que no está en condiciones de compararse a ningún otro kit actual. Se trata, sin embargo, de un buen producto, cuyo montaje no presenta grandes problemas. Si exceptuamos la eliminación de algunas marcas del molde, el mayor obstáculo que tuve que salvar fueron las ruedas, cuya redondez no es del todo perfecta.

En el techo añadí una delgada pieza de plástico para representar su correspondiente elevación, ya que en mi opinión no estaba correctamente imitada. Corté igualmente la parte posterior de la rejilla y la reemplacé con malla metálica. Fue igualmente necesario substituir las ventanillas puesto que resultaban demasiado gruesas; como el reciclaje modelístico está de moda, no resulta una mala idea utilizar alguno de esos envoltorios de plástico que solemos acumular, ya que algunos resultan ideales para construir estas piezas transparentes. Con tiras de plástico rehice los limpiaparabrisas.

Para que las puertas encajasen bien en la cabina hube de usar tiras de plástico y rellenar los pequeños huecos, siendo una tarea fastidiosa que me llevó más tiempo del que había calculado al principio. La caja de transporte está muy bien reproducida e imita perfectamente la estructura de madera, teniendo que eliminarse solamente algunas marcas del molde. Los soportes de la lona están ligeramente sobredimensionados, por lo que hube de remplazarlos con alambre de cobre de 0,5 milímetros y darles la forma adecua-

da. Añadí igualmente las sujecciones del gato, hechas con finas tiras de cobre o estaño y completadas con palomillas de media ala.

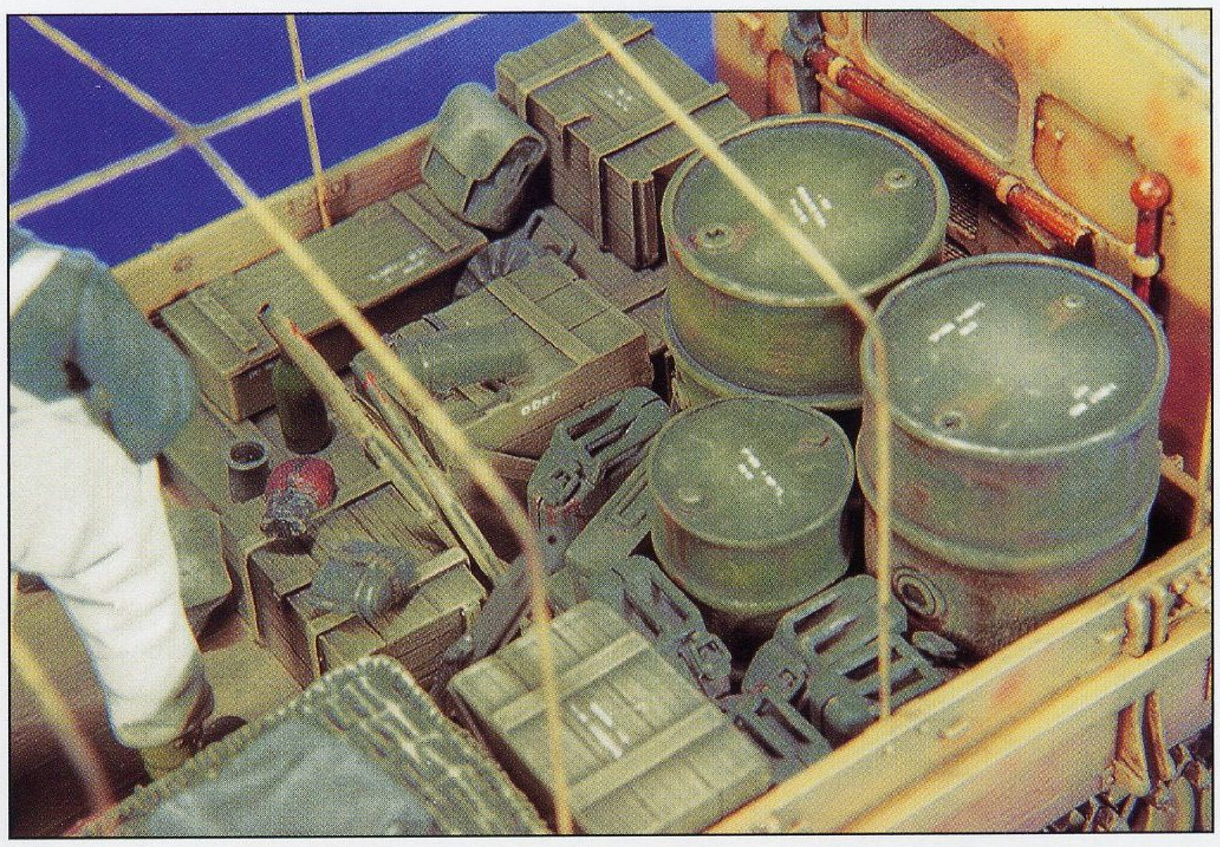
Empecé a construir este modelo hace algunos años, y por aquel entonces sólo podía utilizar las cadenas que venían con el kit. En realidad no resultan del todo malas, aunque son un poco largas. Tras acortarlas, la única manera de mantenerlas en su sitio era atándolas, y me tomó bastante tiempo

encontrar el mejor modo de proceder: había que perforar muchos agujeros en las ruedas para así ocultar los hilos. Antes de terminar el montaje del resto del modelo hube de comprobar que encajaban correctamente. Una vez adaptadas parecían excelentes, pero después de algunos días se rompieron debido probablemente a la tensión. Por ello dejé el modelo «aparcado» hasta dar una solución mejor... y la encontré: Actualmente podemos permitirnos el lujo de escoger entre las magníficas cadenas de metal blanco comercializadas por Friulmodel (antes Friulmodellismo), o las de plástico inyectado de Modelkasten. Finalmente opté por las de la marca italiana, que son soberbias y muy fáciles de montar.

DECORACION

Para facilitar el proceso de pintura he mantenido aparte las puertas, cabina y la sección del suelo. Habitualmente empiezo aplicando una base de color madera de Testors/Modelmaster («wood» nº1735) sobre todas las superficies del modelo, oscureciendo luego las líneas

La plataforma de carga incluye equipo de diversa procedencia. Cada elemento ha sido cuidadosamente pintado por separado.

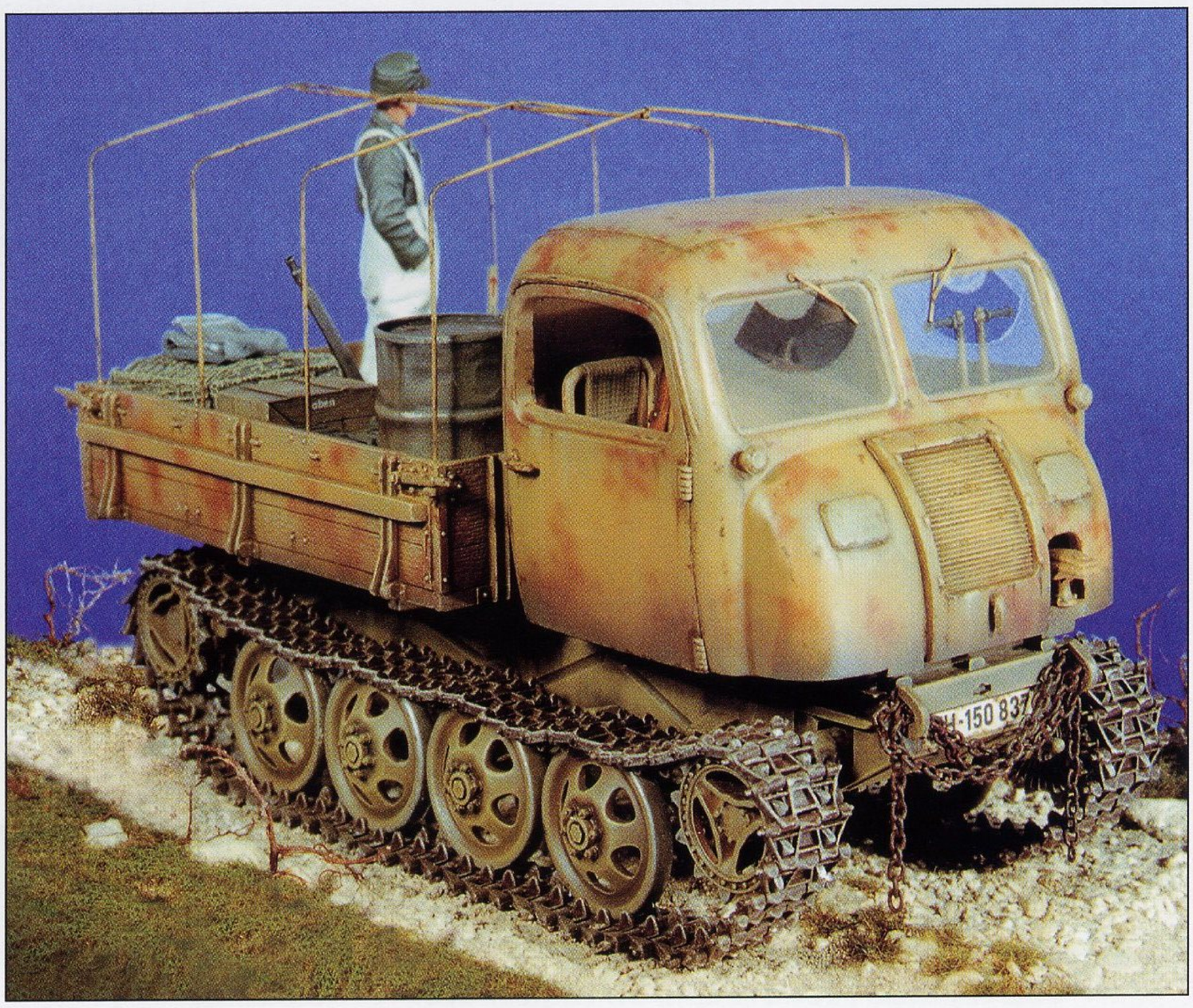


estructurales del vehículo con gris caucho («rubber» nº1583) de la misma marca. Aplico después una capa muy tenue del color base para crear un efecto de desgaste y envejecimiento. Las manchas de camuflaje han sido pintadas con una mezcla de marrón («brown» nº1540) y color óxido («rust» nº1785), ambos pertenecientes también a la gama de Testors/Modelmaster.

Sobre la suspensión y las ruedas he aplicado una capa muy sutil de marrón sucio, mientras que las orugas las he pintado con un tono óxido. Las propias orugas y la parte de las ruedas que está en contacto con ellas han recibido un tratamiento posterior a pincel seco con óleo de color sombra natural mezclado con plata nº11 de Humbrol.

Las ventanillas han sido enmascaradas parcialmente con cinta adhesiva de Tamiya, recibiendo igualmente una capa muy ligera de marrón claro para imitar la acción de los limpiaparabrisas. El barniz mate de Revell consigue rematar el trabajo. Todos los detalles han sido remarcados con lavados selectivos al óleo de color sombra natural. He aplicado también una mano a pincel seco con el color base, gradualmente aclarado con blanco. Por último imito los desgastes con pinturas al óleo y colores al pastel.

Los parabrisas fueron reconstruidos con fina lámina de plástico. La cadena es una referencia de Verlinden.



CUADRO DE COLORES (FIGURA)

Carnes:
Imprimación: Matt pale stone nº121.
Base: Burnt sienna + titanium white.
Sombras: Burnt sienna.
Luces: Titanium white.

Uniforme y gorra:
Imprimación: Matt uniform grey nº111.
Base: Payne gray + sap green.
Sombras: Lamp black.
Luces: Titanium white.

Pantalones:
Imprimación: Matt white nº34.
Base: Titanium white.
Sombras: Payne´s gray.

Polainas:
Imprimación: Matt khaki nº26.
Base: Burnt umber + Naples yellow + sap green.
Sombras: Burnt umber.
Luces: Titanium white.

Botas:
Imprimación: Matt black nº33.
Base: Lamp black.
Sombras: Lamp black.
Luces: Naples yellow.

(Los colores de imprimación son esmaltes de Humbrol; el resto colores al óleo de Winsor & Newton).

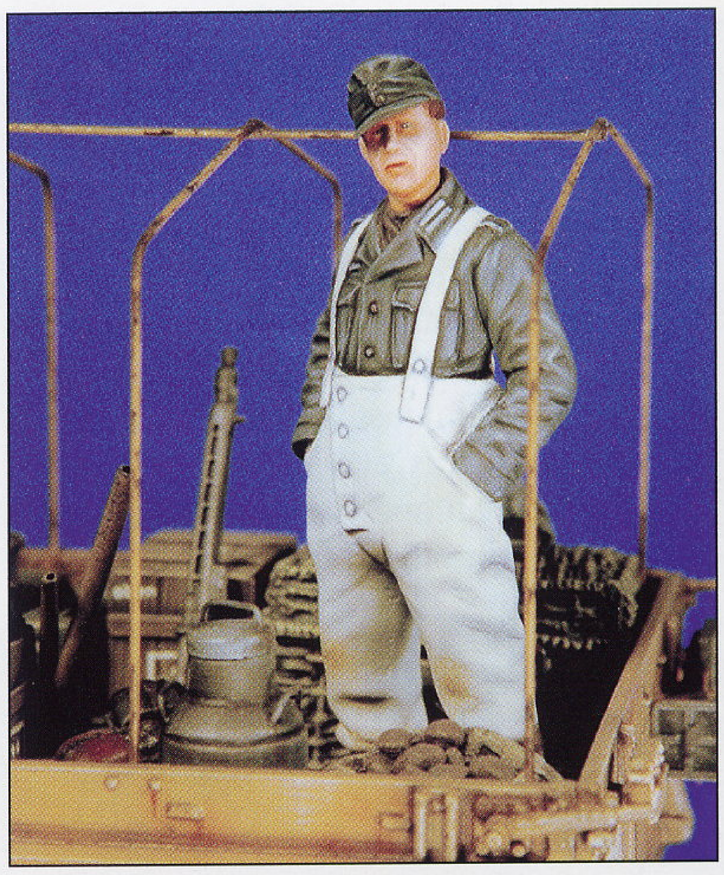
¡A CARGAR!

La razón por la que me gusta este vehículo, o cualquier otro con caja de transporte, es que ésta se puede llenar con toda suerte de accesorios. A algunos modelistas no les gusta trabajar y pintar todos estos «cachivaches», pero por lo que a mí respecta son éstos los que añadidos a cada modelo le confieren vida y personalidad propia. Disfruto pintándolos tanto como decorando la propia maqueta.

Cuando busco accesorios para añadir a mis maquetas intento hacerme una idea previa de cómo quedarán ya terminados, teniendo así un conocimiento preciso de los colores necesarios. Un camión cargado sólo con bidones puede resultar muy realista, pero también muy apagado. Por ello intento añadir materiales diferentes y de colores diversos, sin perder de vista la realidad. Al haber sido desarrollado el RSO para transportar diferentes cargas, ¿por qué no probar a combinar materiales?. He terminado utilizando accesorios de Italeri, Tamiya y Verlinden, todos ellos pintados con esmaltes de Humbrol.

LA FIGURA

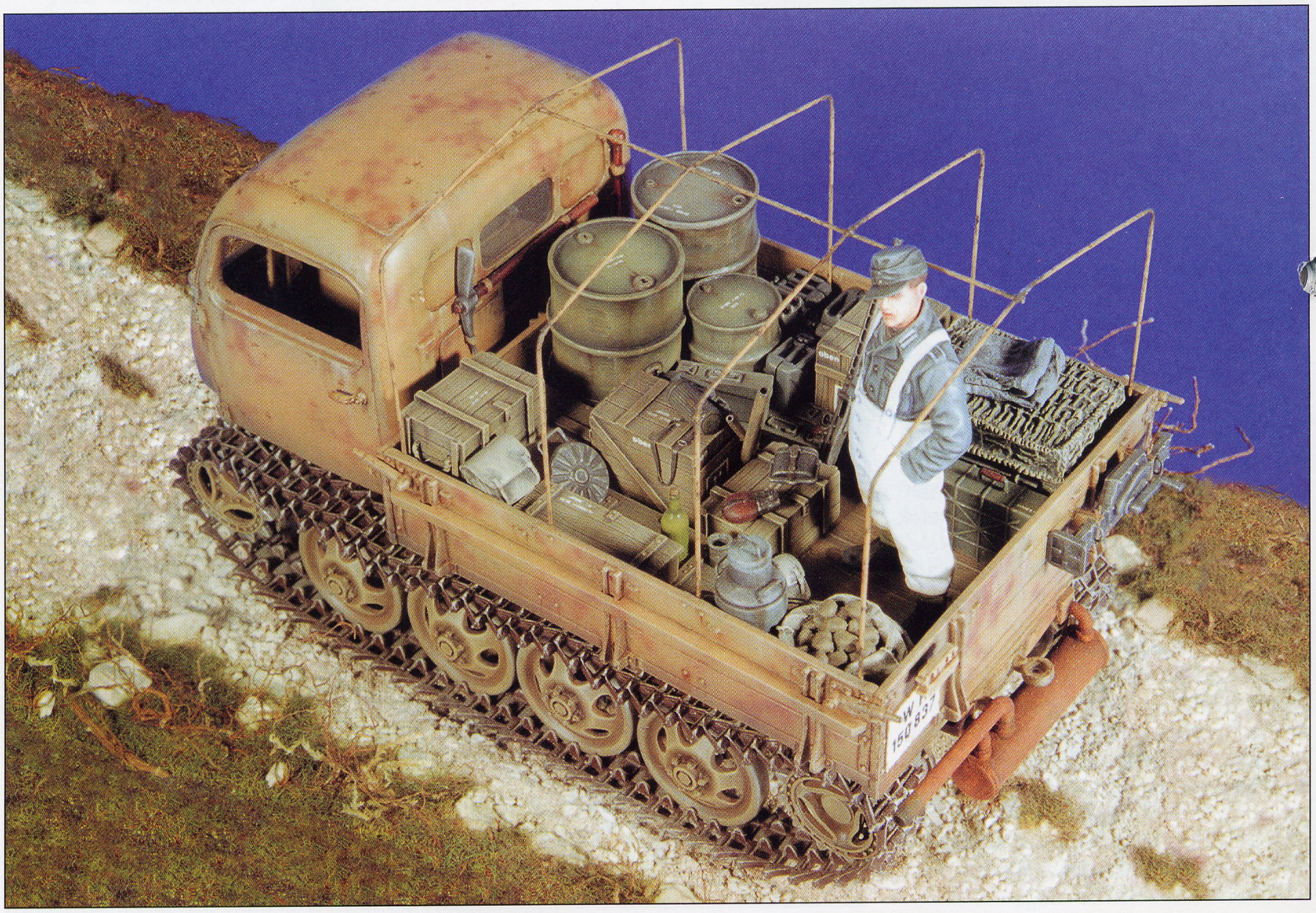
Pertenece al catálogo de Hornet y está reproducida en metal (ref.GH8). He reemplazado su cabeza descubierta por otra del set de Hornet ref.HGH1, que incluye cabezas de soldados alemanes con gorras de campaña modelo 1943 (Eingeintsfeldmütze 43). Para que el resultado sea más colorista he decidido pintar los pantalones de blanco. Después de limpiar la figura, aplico una imprimación con blanco mate nº34 de Humbrol. Sigo trabajando después toda la figura con esmaltes de la misma marca y termino el proceso de pintura con óleos (ver cuadro de colores).



Detalle de la figura de Hornet. El pantalón de color blanco aporta una nota de colorido.

LA AMBIENTACION

Finalmente realizo un terreno sencillo reproducido sobre una bonita base de madera, utilizando una mezcla de «Pollyfilla», pinturas acrílicas de Tamiya y cola blanca. Mientras está aún fresca la cola esparzo arena y piedrecillas. Ejerzo una ligera presión con el vehículo sobre el terreno y luego lo retiro con objeto de que asienten bien las cadenas. Utilizo césped artificial y algunas raíces secas para terminar.



Lario Model-Expo 2001

1

1. Categoría B, medalla de oro: *Sukhoi Su-22,* ***de Paolo Cattaneo.***

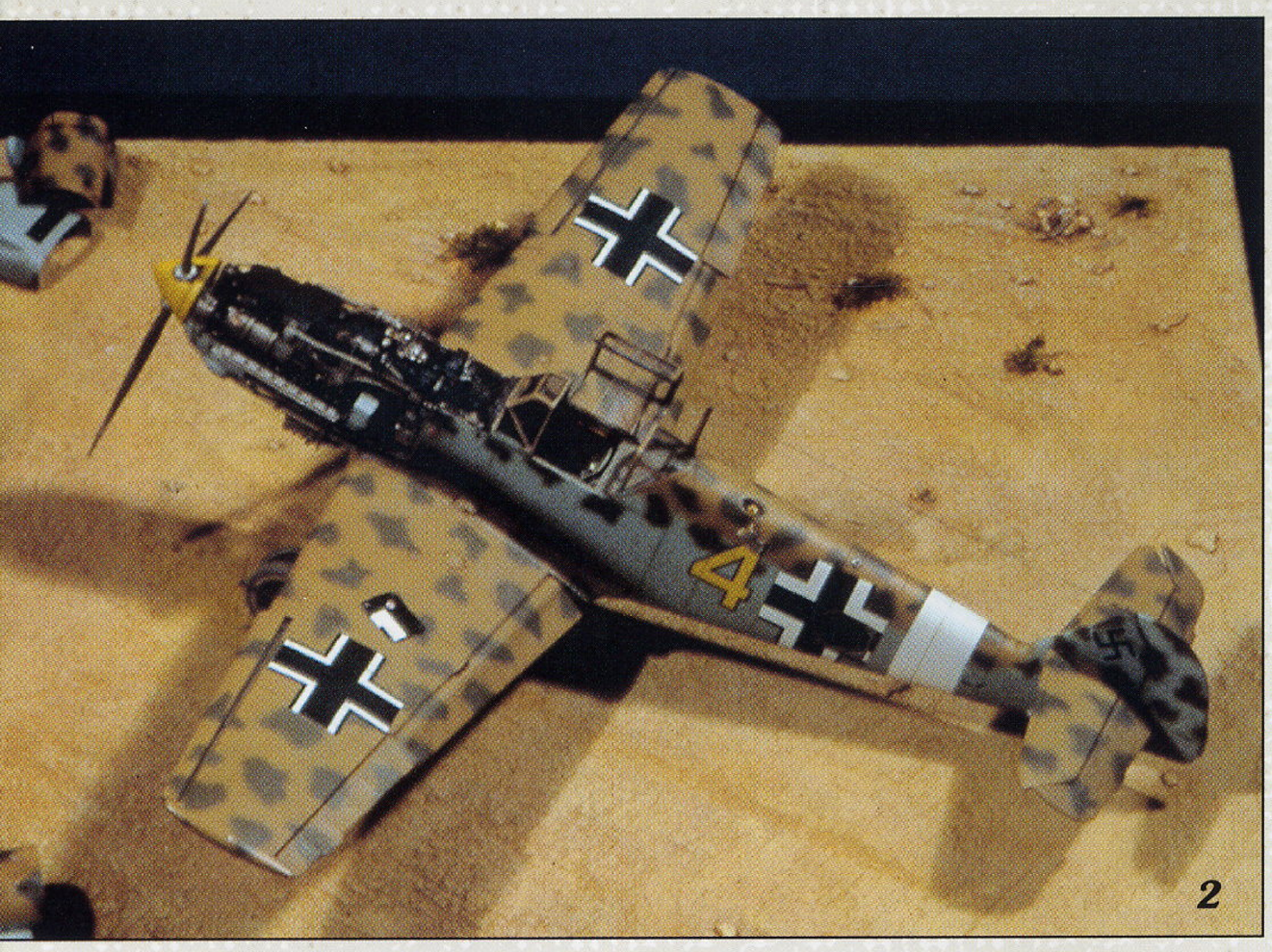
2. Trofeo Best of Planes: *Bf.109 E-4 Trop,* ***de Luca Castelli.***

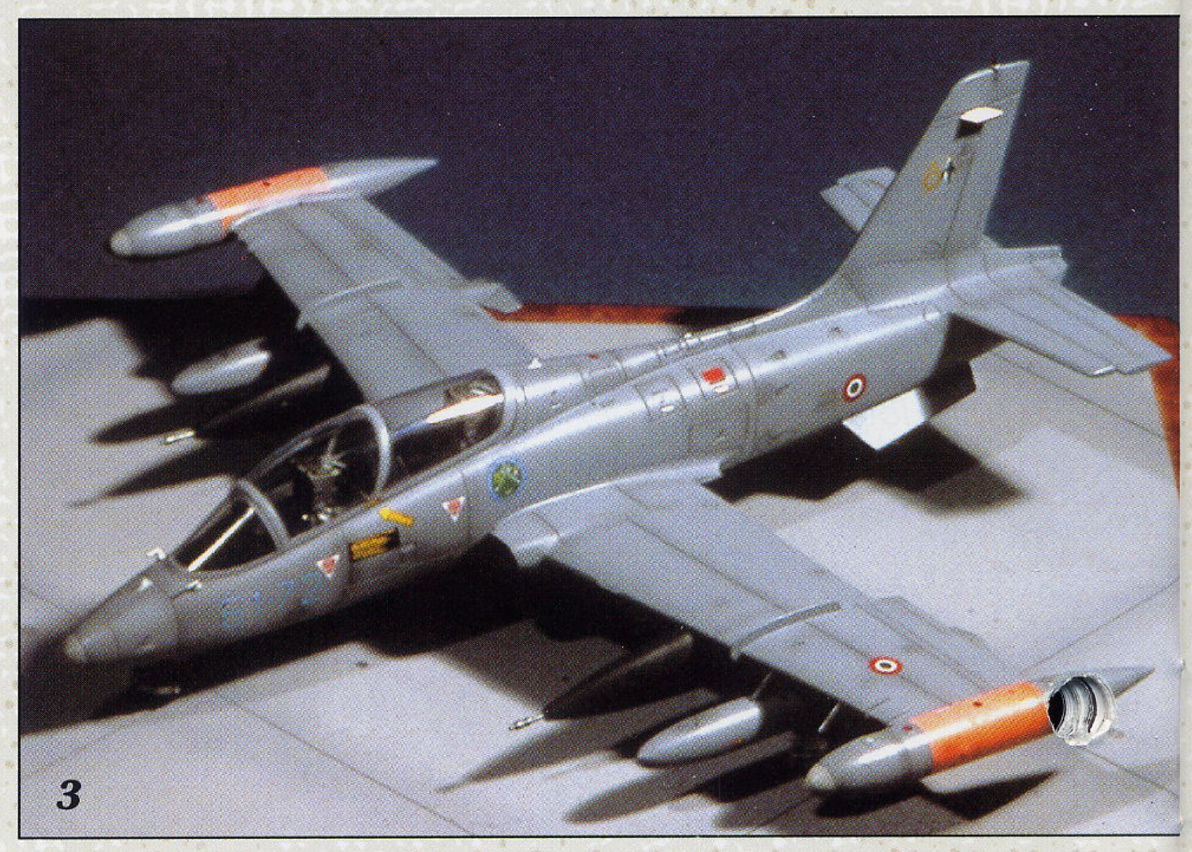
3. Categoría B, medalla de bronce: *Aermacchi MB-339,* ***de Sergio Voltolin.***

4. Categoría B, medalla de plata: *A6D-AH1 Skyraider,* ***de Dario Olivati.***

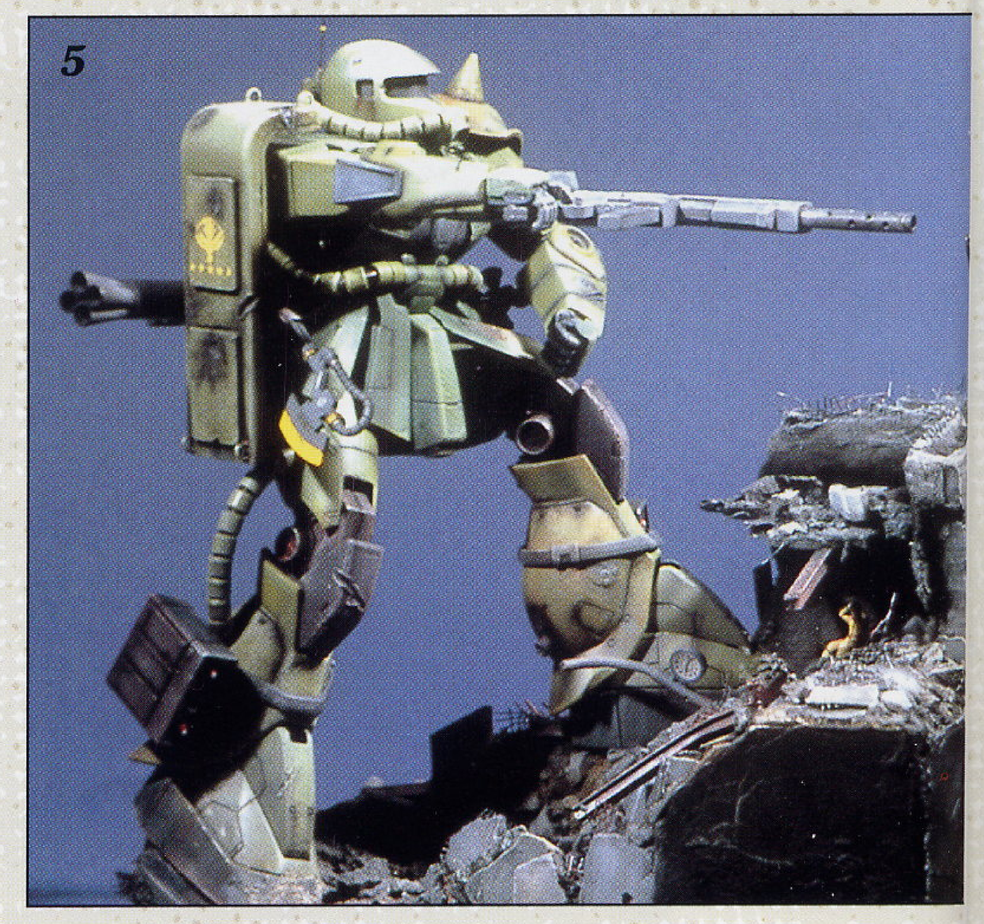
5. Categoría K, medalla de oro: *Mobile suit MS06 Zaku II,* ***de Maurizio Maccari.***

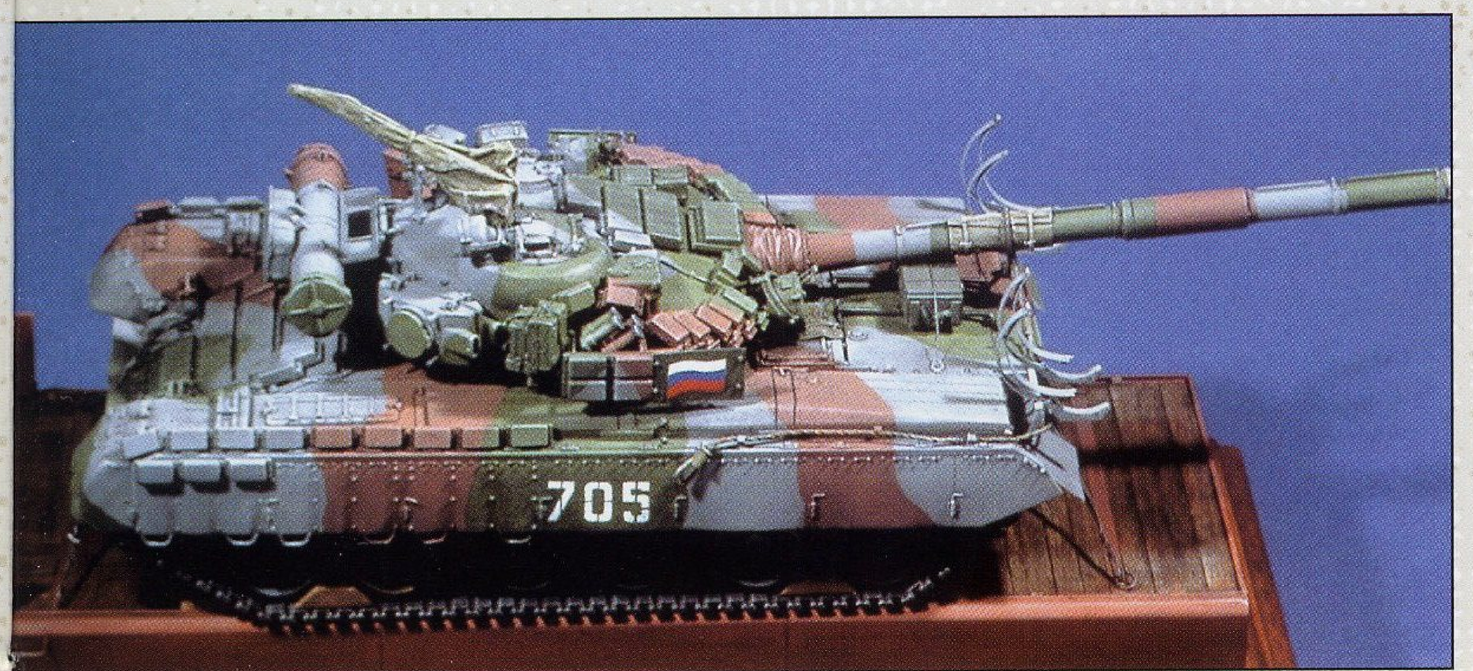
Fotografías de «Red Knights»


2

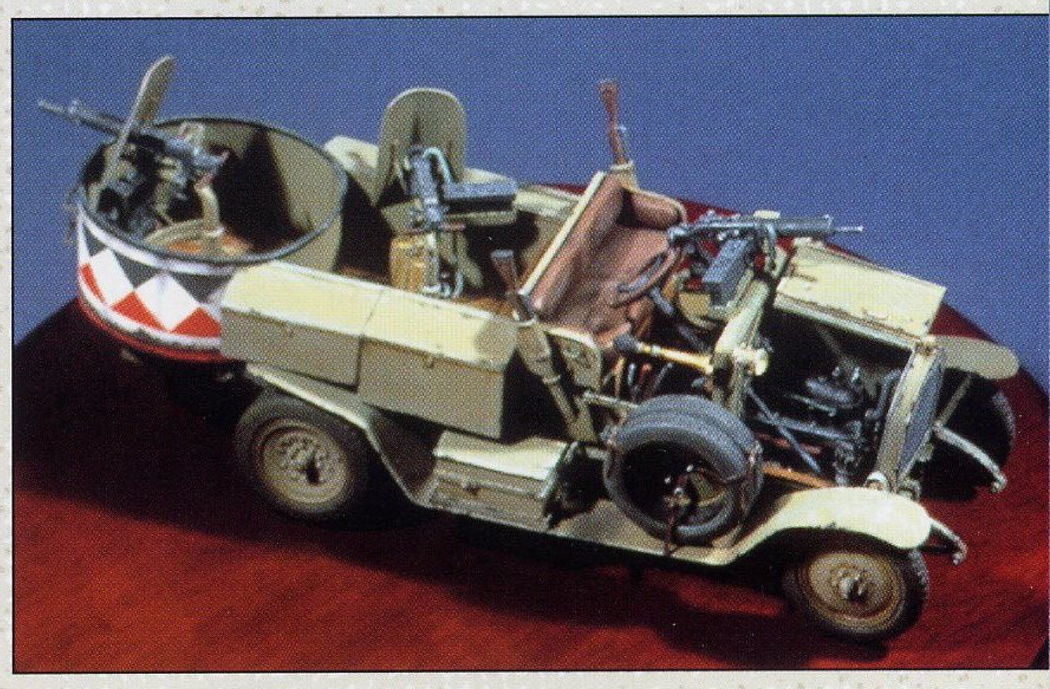

3

4


5



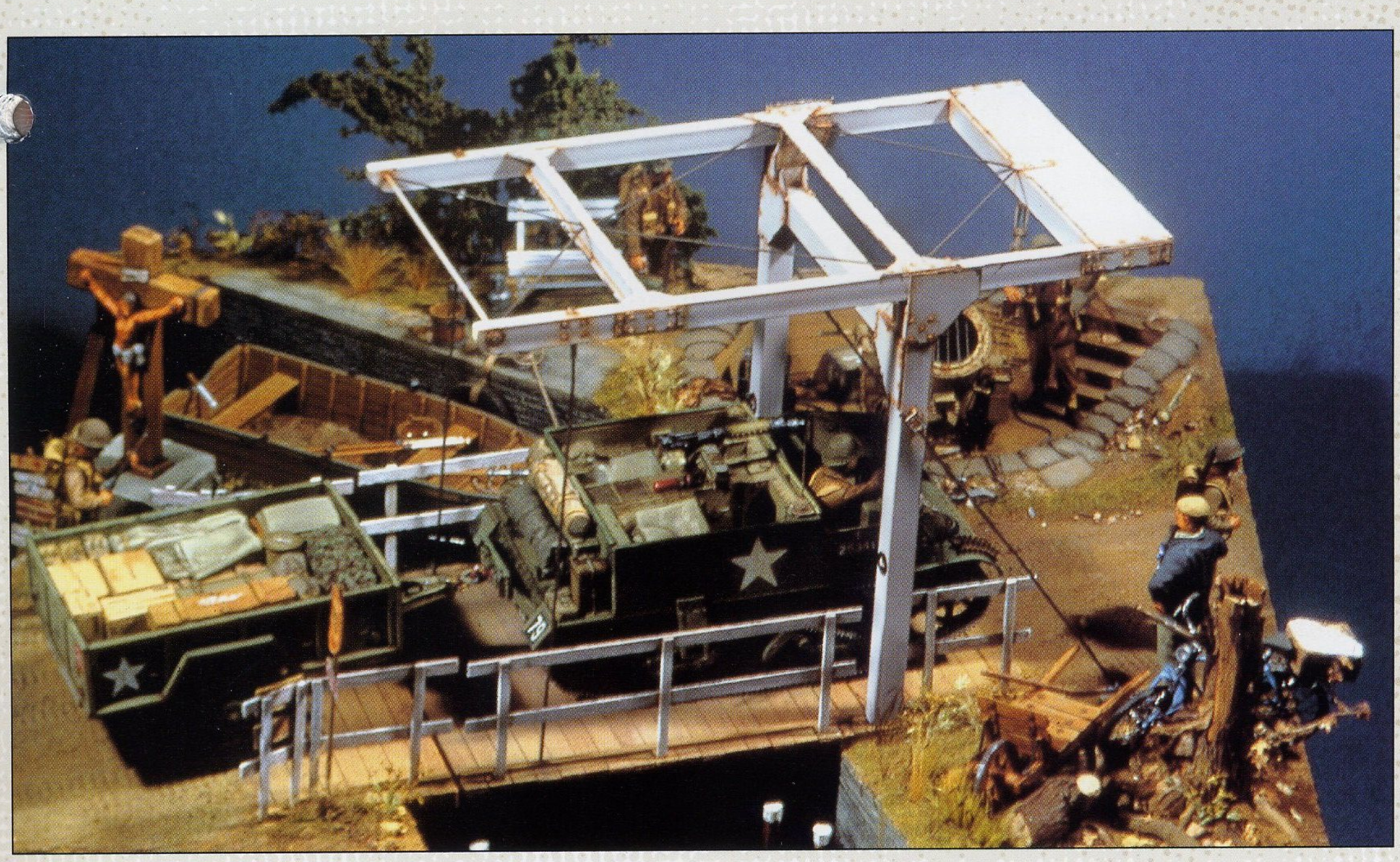
Categoría D, medalla de plata: *T-80 BV,* ***de Marco Folin.***



Categoría D, medalla de plata:
Fiat 15 TER, ***de Giacomo del Santo.***

Categoría I, medalla de oro:
Armadas Pundit, ***de Stefano Badalucco.***

Categoría I, medalla de oro:
Venraji, Holanda 1944, ***de Fabrizio Faggion.***



Categoría I, medalla de oro: *Fronte Orientale,* ***de Luca Gallo.***

RESULTADOS (MAQUETAS)

Categoría A: Aviación 1/72
Medallas de Oro
Sergio Voltolin: «Spitfire HF Mk.VII».
Medallas de Plata
Roberto Ferrara: «Bf.109 G-19».
Bruno Sermarini: «Nakajima B5N2».
Stefano Sofia: «Bf.109 K-4».
Medallas de Bronce
Dario Tenderini: «Bf.109 G-6 Trop».
Maurizio Marelli: «Sopwith Camel».
Stefano Majerna: «Bell AB-47G».
Fabio Balzano: «Mig-15 Fagot».
Antonio Caramia: «F4U-1A Corsair».

Categoría B: Aviación 1/48
Medallas de Oro
Paolo Cattaneo: «Sukhoi Su-22».
Medallas de Plata
Marino de Bortoli: «Caudron C-450».
Dario Olivati: «A6D Skyraider».
Roberto Rota: «F4U-1D Corsair».
Paolo di Cara: «Fiat CR-32».
Medallas de Bronce
Sergio Voltolin: «Aermacchi MB-339».
Fulvio Paganoni: «Fw.190 D-9».
Maurizio Frigerio: «Fokker D-VII».
Riccardo Vetusto: «Henschel Hs-129».

Categoría C: V. Militares -1/48
Medallas de Oro
Giuseppe Bianco: « M4 Sherman».
Medallas de Plata
Fabio Balzano: «UAZ 452».
Medallas de Bronce
Giorgio Graziani: «M4 Sherman».

Categoría D: V. Militares 1/35
Medallas de Oro
Fabrizio Faggion: «Sherman M4A3».
Paolo Sette: «RSO auf. 12,5 cm».
Medallas de Plata
Paolo Sibani: «Merkava Mk.II».
Marco Folin: «T-80 BV».
Giacomo del Santo: «Fiat 15».
Medallas de Bronce
Vincent Simone: «Sherman M4A3».

Categoría E: V. Civiles 1/43
Medallas de Oro
Ulisse Terruzzi: «Ferrari 312 T79».
Medallas de Plata
Mario Galimberti: «Ferrari 333 SP».
Medallas de Bronce
Alessandro Pizzi: «Ferrari F200».
Oliviero Rosti: «Ferrari F50 GTB».
Carlo Vignati: «Ferrari F355».

Categoría F: V. Civiles 1/24 a 1/6
Medallas de Oro
Daniele Martinis: «Toyota Rally GT».
Medallas de Plata
Loris Corti: «Ferrari F2 Dino».
Giorgio de Bernardo: «Locomotora».
Medallas de Bronce
Michele Terreni: «Yamaha XT».
Alessandro Pizzi: «Ferrari 330 SP».
Massimo Ruzza: «Mitsubishi Lancer WRC».

Categoría G: Barcos de Plástico
Medallas de Plata
Claudio Sforza: «Schnellboote S100».
Medallas de Bronce
Maurizio Mazzotti: «Bismark».

Categoría H: Barcos de Madera
Medallas de Oro
Giorgio Redaelli: «Sovereign of the Seas».
Medallas de Plata
Umberto Cursio: «Bergantín, 1861».
Francesco Quadranti: «Friesland».
Alessandro Cattaneo: «Anteo».
Medallas de Bronce
Giuseppe Belloni: «Ballenero».
Antonio Vinci: «Clara May».
Olindo Foletti: «Culnara».
Albero Pavanelli: «Leudo Vinacciere».

Categoría I: Dioramas Militares
Medallas de Oro
Fabrizio Faggion: «Venraji, Holanda 1944».
Stefano Badalucco: «Armadas Pundit».
Luca Gallo: «Fronte Orientale, 1942».
Medallas de Plata
Valerio Cavina: «Inverno, 1944».
Cristian Cariolato: «Sword Beach, 1944».
Roberto Rota: «The Abandoned Giant».
Nino Lorenzoni: «Francia, 1944».
Medallas de Bronce
Fausto Flauto: «Via da Montecassino».
Dennis Pozza: «Nach Bozen».
Giulio Acuto: «Verso Tobruk».
Fabio Marini: «Il Trofeo».

Categoría J: Dioramas Civiles
Medallas de Oro
Daniele Martinis: «Rally Safari ´91».
Medallas de Plata
Alessandro Pizzi: «GP Inglaterra ´99».
Medallas de Bronce
Flauto/Bugna: «Tour de Corse».
Roberto Stornello: «Jawa dopo la corsa».

Categoría K: Ciencia-Ficción
Medallas de Oro
Maurizio Maccari: «Mobile MS06».
Massimo Bianchetto: «Astronave Tiga».

Categoría L: Fantasía
Medallas de Oro
Carlo Bevilacqua: «Smaug».
Medallas de Plata
Massimiliano de Bernardo: «Keltois».
Domenico Chiarabella: «Abracourcix».
Medallas de Bronce
Riccardo Rubersi: «Gandal».
Romano Minidio: «Wolfen».
Marco Datelmi: «Cobra A-Grav».
Domenico Monachella: «Bubble-gum».

Trofeo Tamiya
Luca Sartori: «Fairey Swordfish».

Trofeo Italeri
Renzo Bugna: «M-24 Chaffee».

Trofeos Juniors Italeri
1º Stefano Lasi: «Diorama militar».
2º Luca Mariani: «Panzer III».
3º Francesca Modenese: «F6F-3 Hellcat».

Trofeo Memorial Sergio Massaccesi
Paolo Cattaneo: «Sukhoi Su-27».

Trofeo Best of Planes
Luca Castelli: «Bf.109 E-4 Trop».

MARCOS MANTARA LM 600 Evo

Por Ramón Domingo Pérez
(fotografías del autor)

El Mantara LM 600 es actualmente el máximo exponente de los coches de carreras que fabrica la firma británica Marcos.

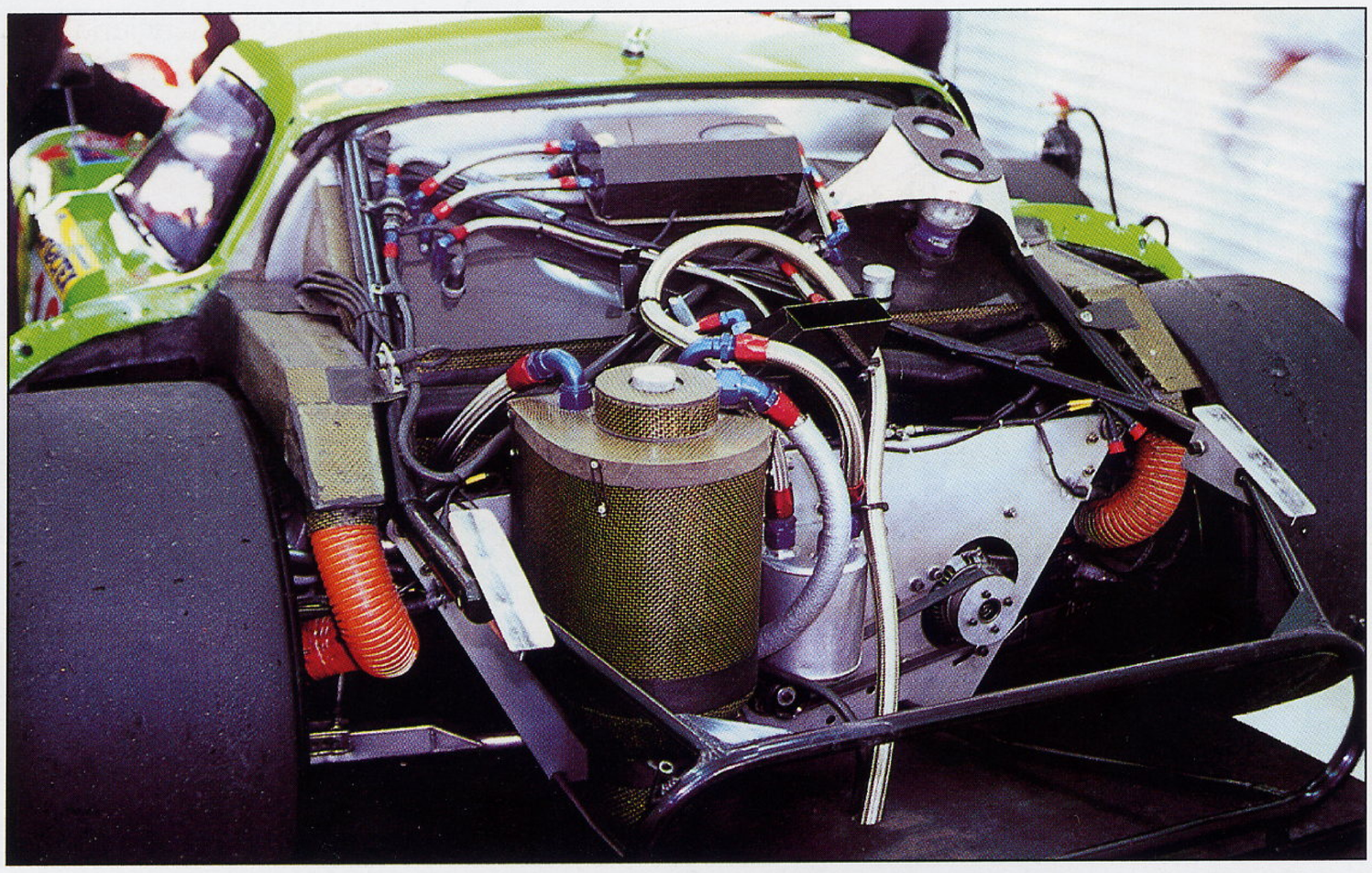
Esta marca no es muy conocida para el gran público, aunque la calidad y carácter de sus producciones la sitúan en un alto nivel entre los constructores de automóviles deportivos de limitada producción. Aparecido en 1993 como coche de calle, pronto se desarrolló la versión LM para el retorno de Marcos a las carreras; primero como LM 500 y al año siguiente como LM 600, modelo que triunfaría en el campeonato GT británico de 1995.

Desde hace algunos años el holandés Cor Euser es el encargado de desarrollar las versiones de competición de los automóviles Marcos. Deportista del motor infatigable, Euser participa en todos los campeonatos que le es posible, y fruto de ese intenso trabajo es el gran desarrollo de los modelos que evoluciona. Actualmente es propietario y piloto del primer LM 600 Evo que se ha fabricado, protagonista de este reportaje.

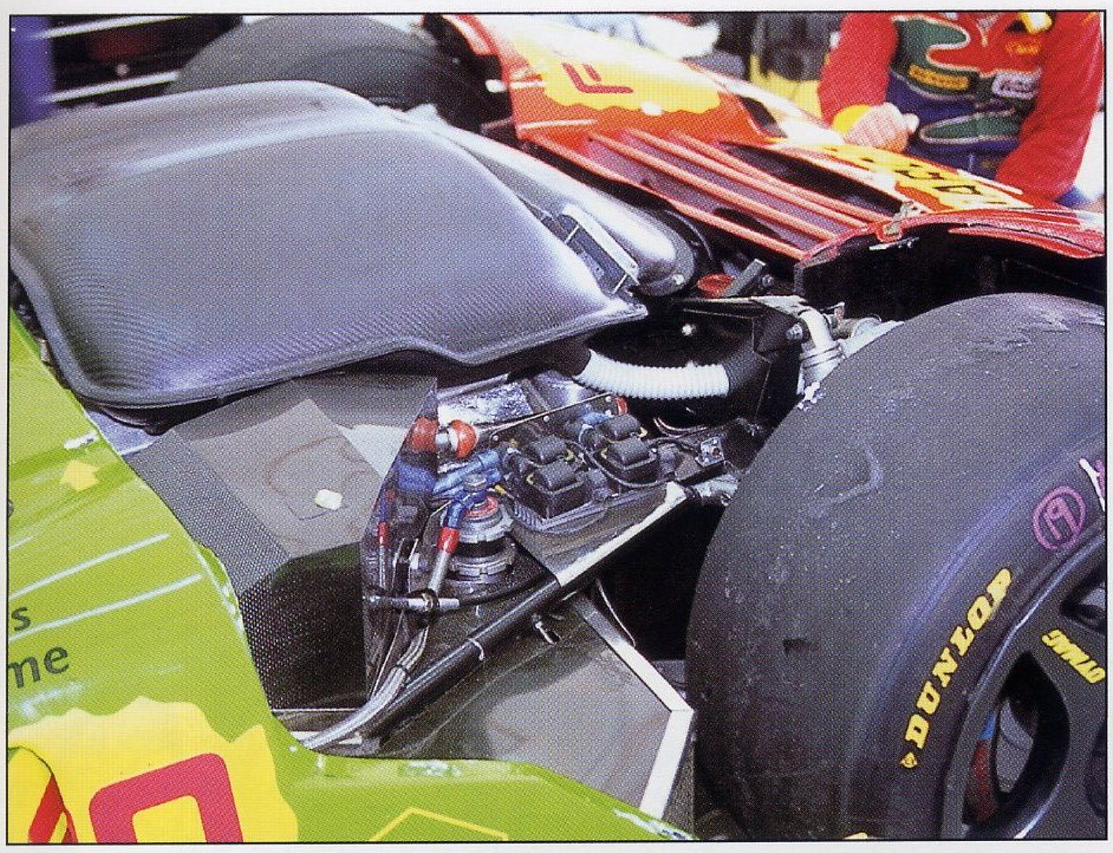
Con vistas a su debut en el Campeonato FIA GT del año 2000, fue llevado a cabo un radical trabajo de desarrollo sobre el Mantara LM 600 original. El chasis pasó a ser más resistente, rígido y ligero. La anchura total aumentó considerablemente y la suspensión fue modificada por completo. Los frenos son enormes discos ventilados con pinzas de cuatro pistones, y la caja de cambios ha pasado a ser de tipo secuencial y trasladada a la parte trasera, así como el depósito de aceite, para acercar el reparto de pesos al ideal 50% en cada eje.

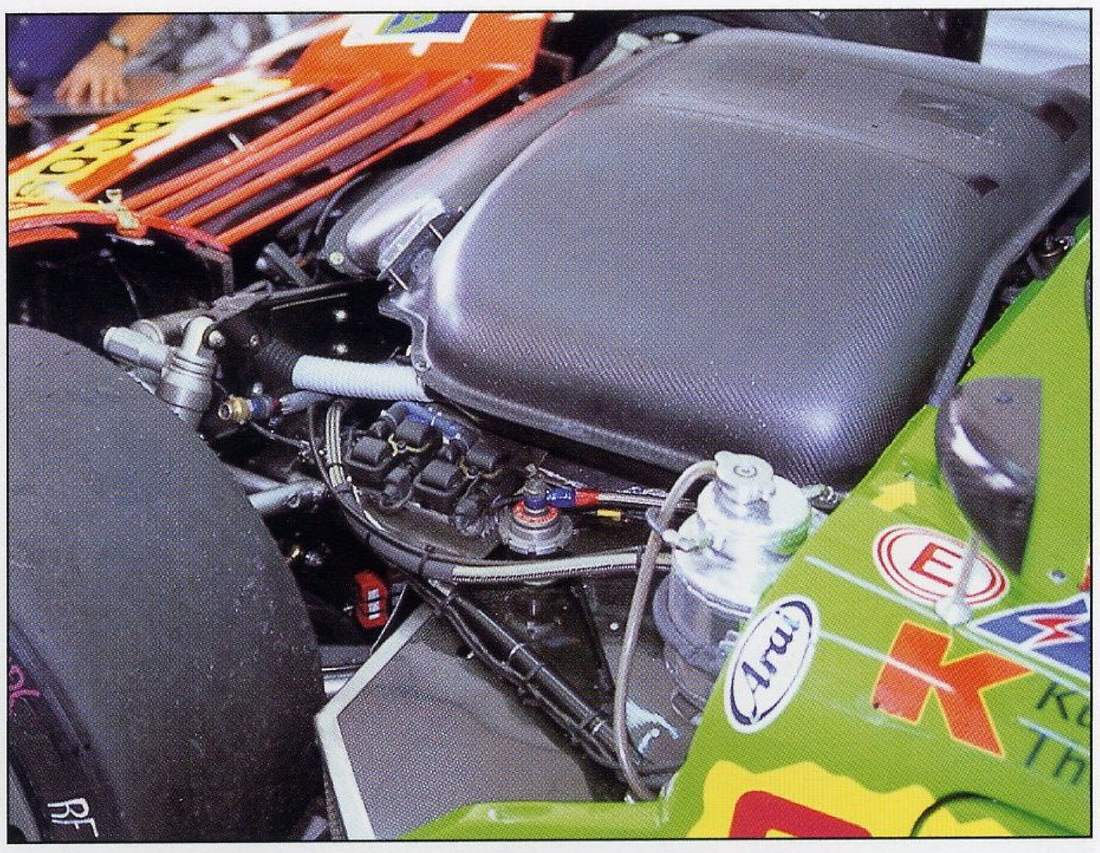
El motor es un Chevrolet de 6,9 litros, aunque se cuenta con una versión menor para carreras donde se adapta mejor. La carrocería, realizada en fibra de carbono y kevlar, ha visto mejorada su aerodinámica en el túnel de viento del MIRA y, dada su escasa altura, gran anchura y los enormes pasos de rueda que exigen las llantas Dymag de 18 pulgadas, el aspecto del coche resulta verdaderamente excitante.

Sin embargo, la temporada del pasado año no resultó fácil para el coche ni su propietario. Los trámites de homologación para ser autorizado a correr en el campeonato se convirtieron en un proceso arduo y problemático. Las profundas modificaciones realizadas, y en especial la recolocación de la caja de cambios, llevaron a los técnicos de la FIA a considerar que el Mantara LM 600 y el LM 600 Evo «no eran el mismo coche». Con esta situación se llegó al inicio del campeonato en el mes de marzo, y el LM 600 Evo pudo correr gracias a una dispensa especial de la FIA mientras quedaba pendiente una nueva revisión para el mes de



Parte trasera al desnudo. Obsérvese la situación del depósito de aceite, lo más retrasada posible.

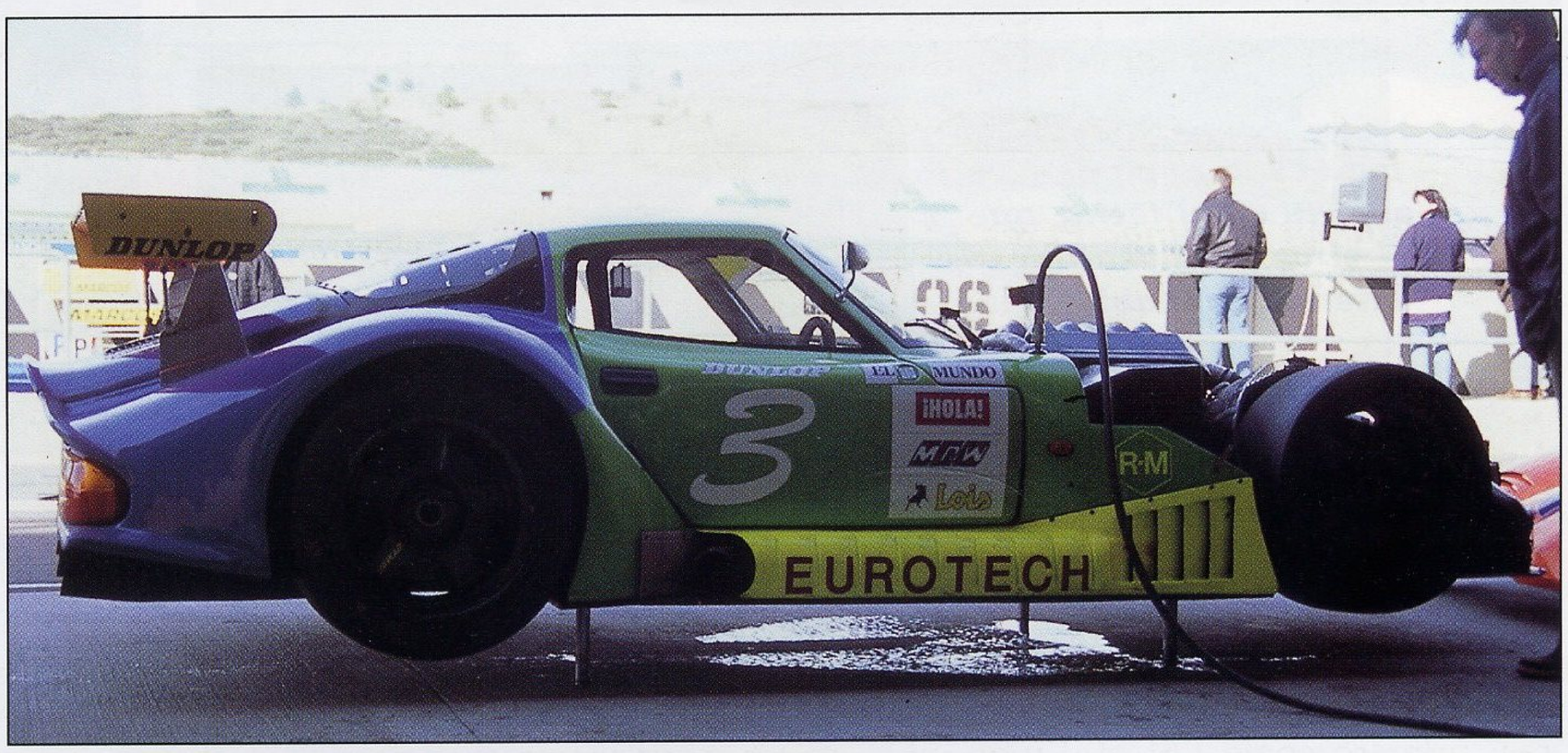




El motor queda casi completamente oculto bajo el gran colector de admisión de aire.

junio, cuando finalmente el coche obtuvo la homologación.

La trayectoria del LM 600 Evo en la pasada temporada estuvo muy por debajo de sus posibilidades, aún contando que el primer año suele ser de adaptación y no se deben esperar grandes resultados. La mala fortuna se cebó con un coche que, unas veces por avería y otras por accidente, pocas veces ha rendido a la altura de lo esperado. El incidente más serio tuvo lugar en Monza,



Como todos los coches GT, el Marcos cuenta con sus propios gatos neumáticos, que lo elevan al conectarle la manguera de aire comprimido. Este es el coche de la temporada 1999.

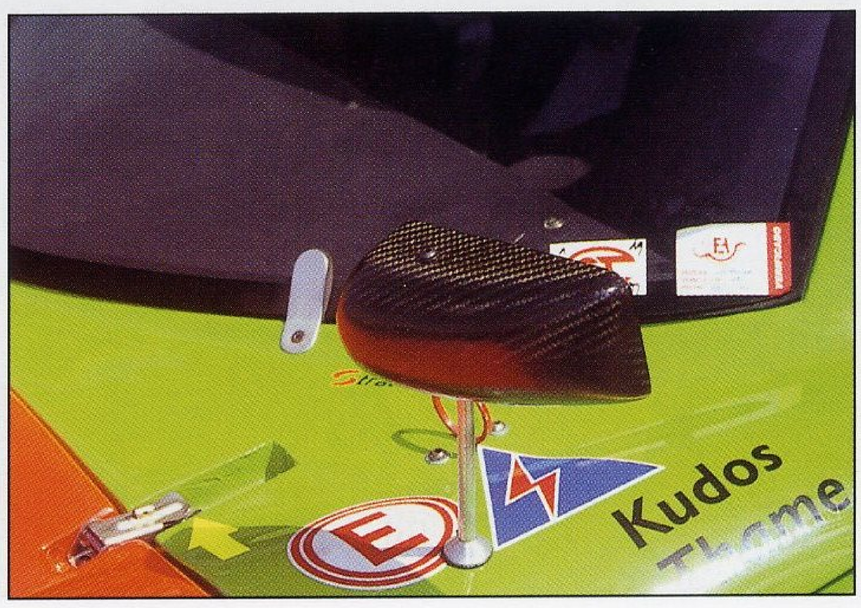
Toma de combustible sobre la luna trasera.

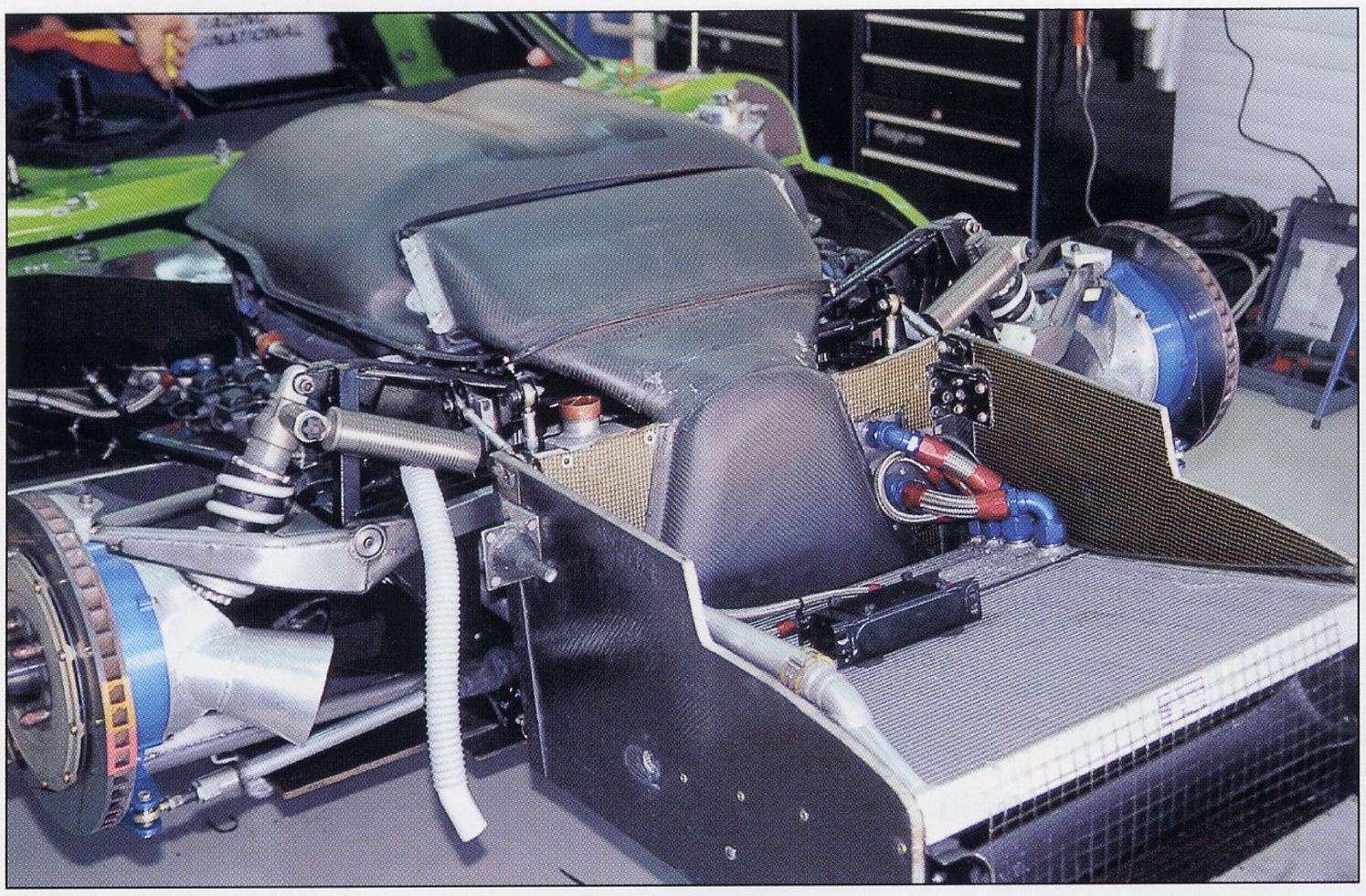
cuando al afrontar una *chicane* fue tocado por detrás por un Chrysler Viper; el Marcos terminó en la grava junto con otros tres coches, con la parte delantera y trasera destrozadas. Los daños fueron tan graves que se temió por la viabilidad de su reconstrucción, aunque finalmente pudo llevarse a cabo satisfactoriamente.

Si exceptuamos estos incidentes el LM 600 Evo dió también claras muestras de su potencial, haciendo excelentes carreras bajo la lluvia y realizando espectaculares remontadas desde la cola de la parrilla de salida hasta los primeros puestos. Esto hace pensar que probablemente el Marcos pueda entrar en la lucha directa contra los Chrysler Viper y Lister Storm por el dominio del Campeonato FIA GT.

Nos queda expresar nuestro agradecimiento a todo el personal, y en especial al jefe de prensa, del Circuito Ricardo Tormo de la Comunidad Valenciana por su amable colaboración, sin la cual la realización de este reportaje no hubiese sido posible.

Espejo retrovisor, con su cubierta de fibra de carbono.

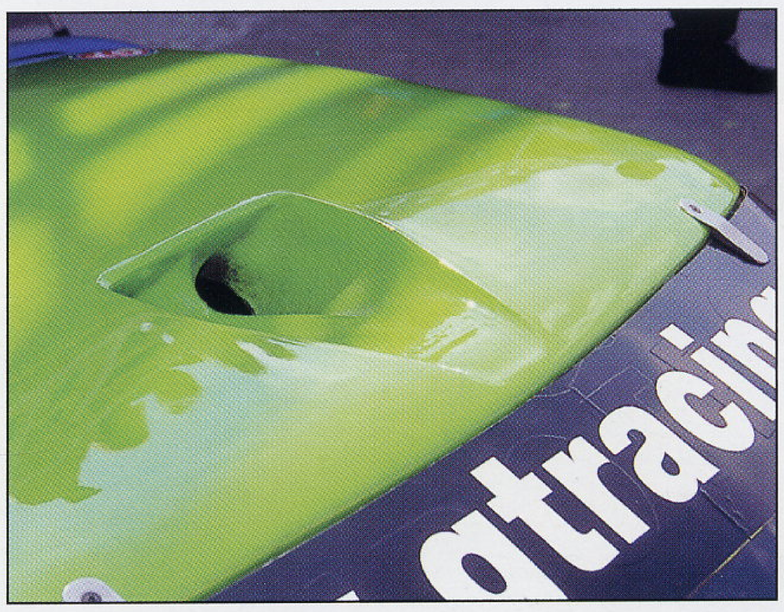




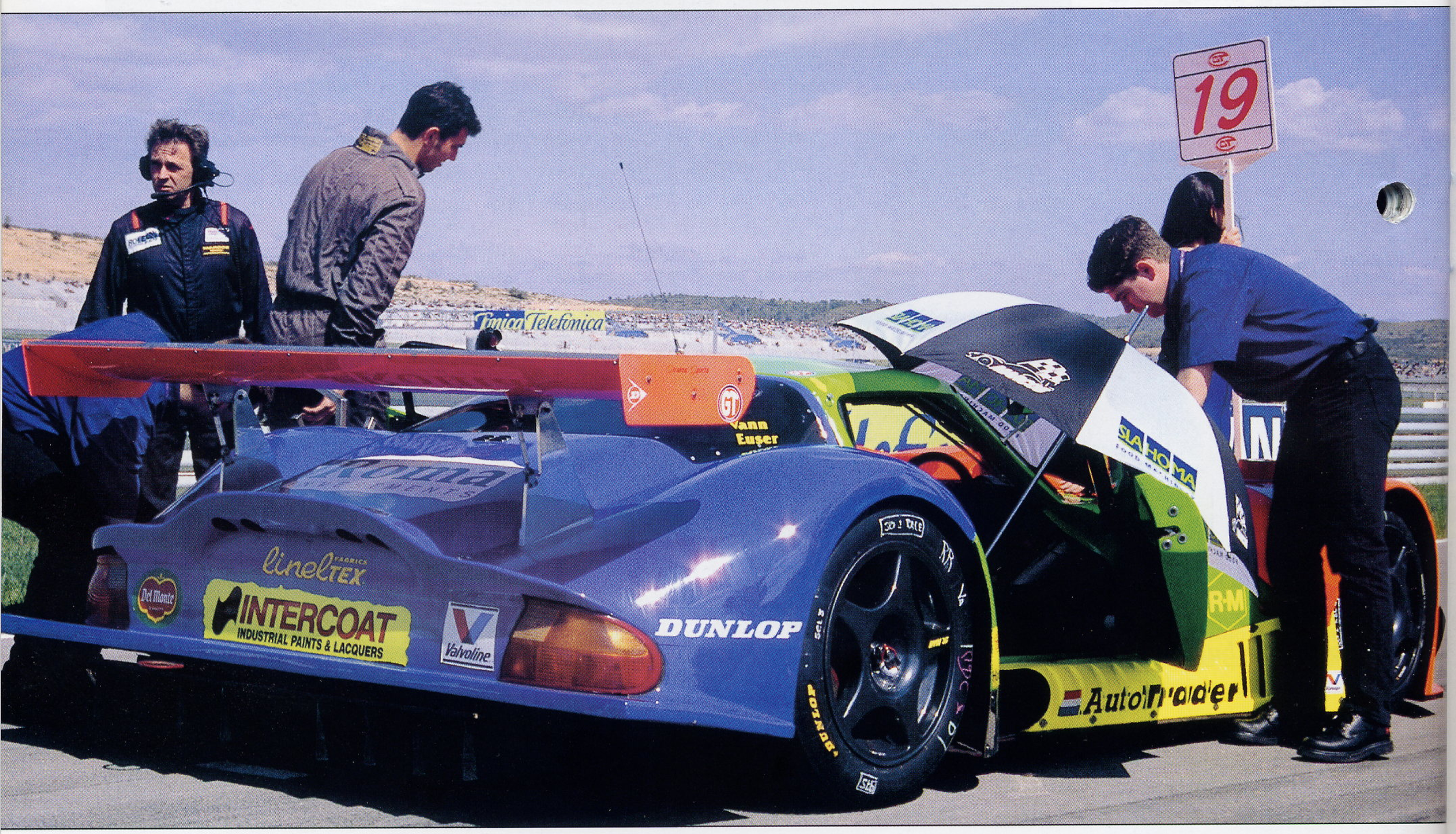
Tren delantero al descubierto, donde destaca la conducción de aire para el motor.

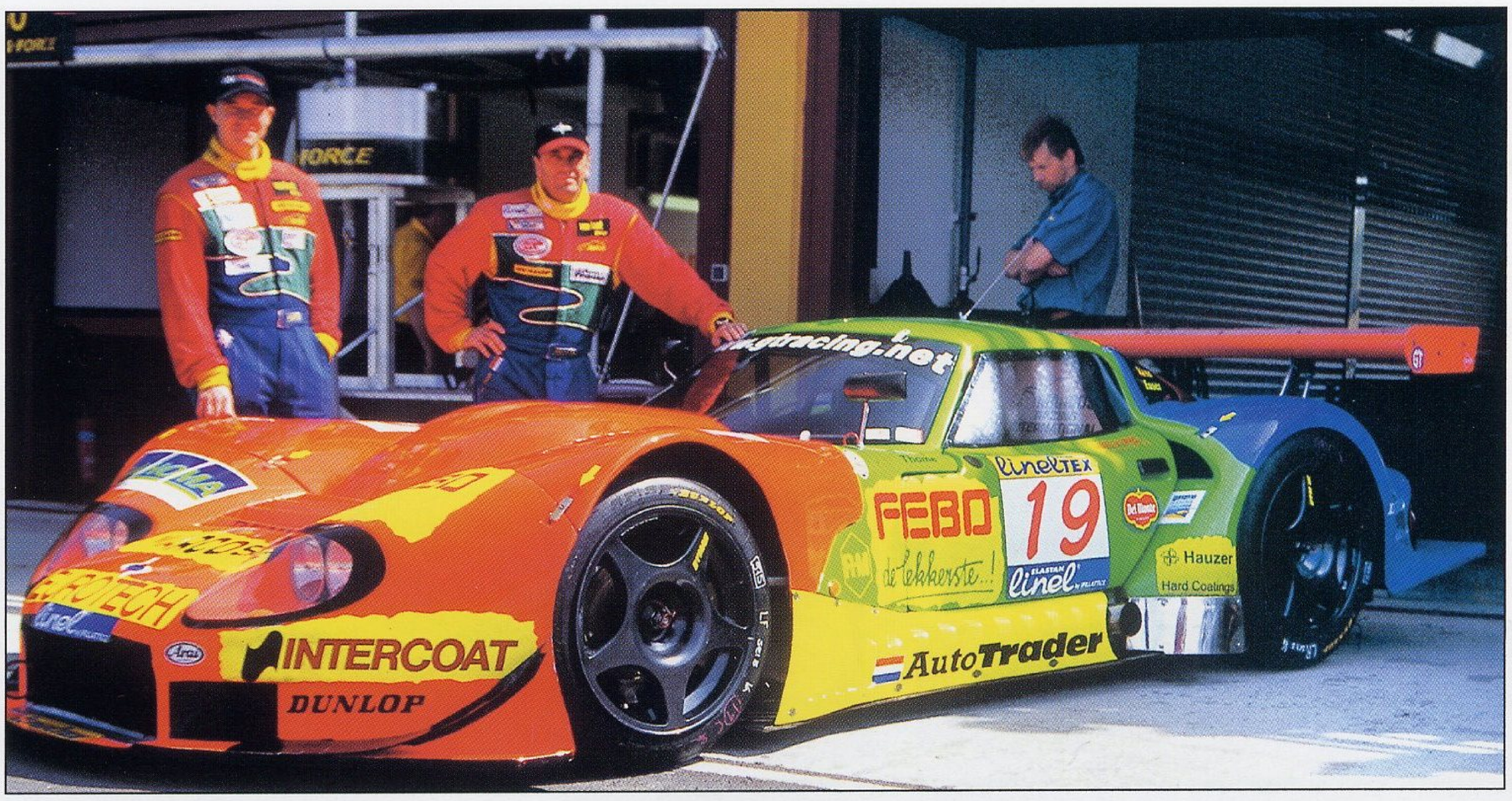
Detalle del mecanismo de regulación del alerón posterior.

Esta es la toma de aire abierta en el techo, que sirve para ventilar el interior del habitáculo.



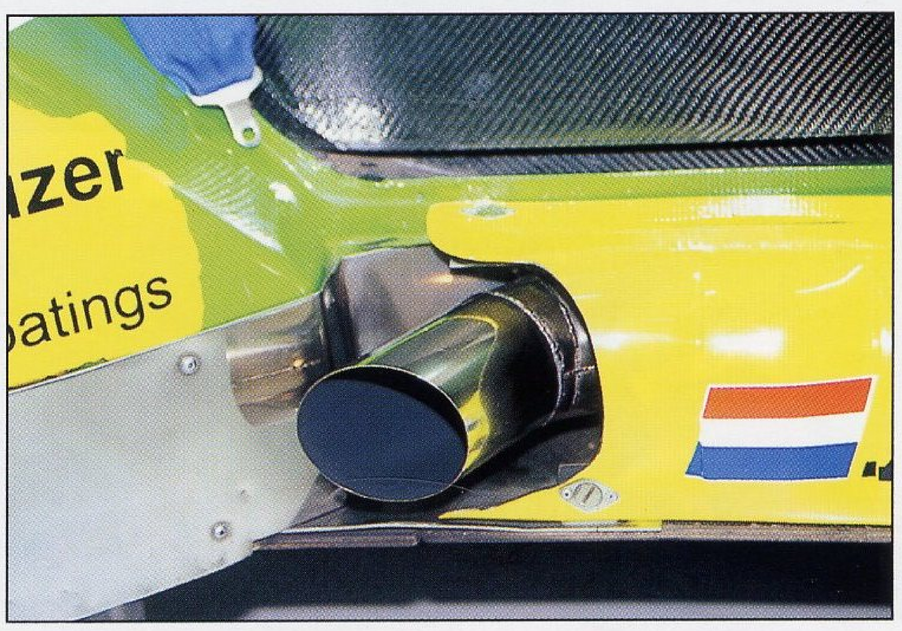
Una imagen en «pit-lane», donde se observa la escasa altura del coche.



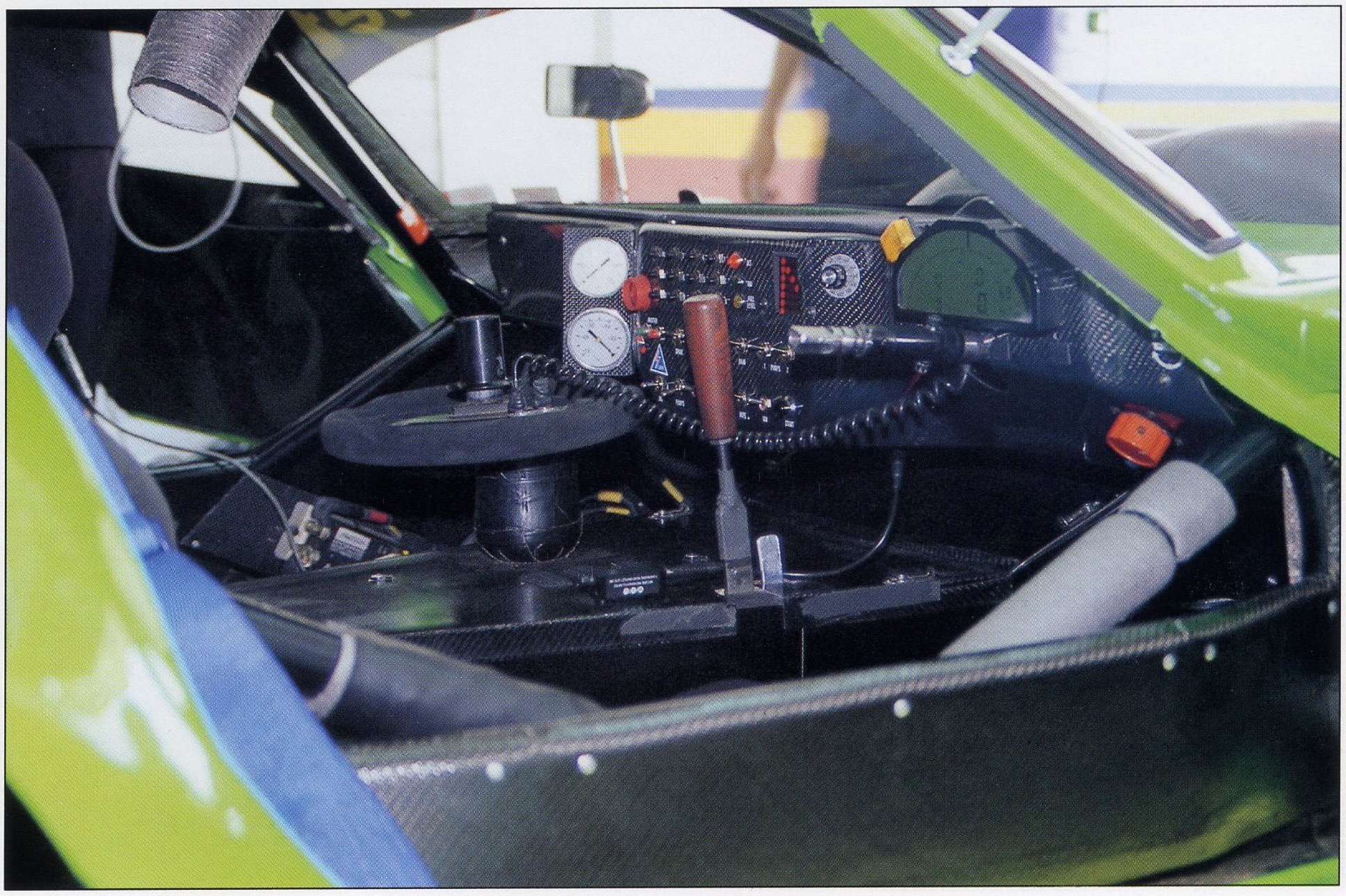


Cor Euser posa junto al segundo piloto de su equipo, Christian Vann, cuyo lugar ocupa en la actualidad Harald Becker.

Detalle de uno de los dos aletines laterales, de confección un tanto casera, ya que se remata contra el faldón delantero con cinta adhesiva.



Las aletas traseras son protegidas del fuego y los gases calientes con una plancha metálica.

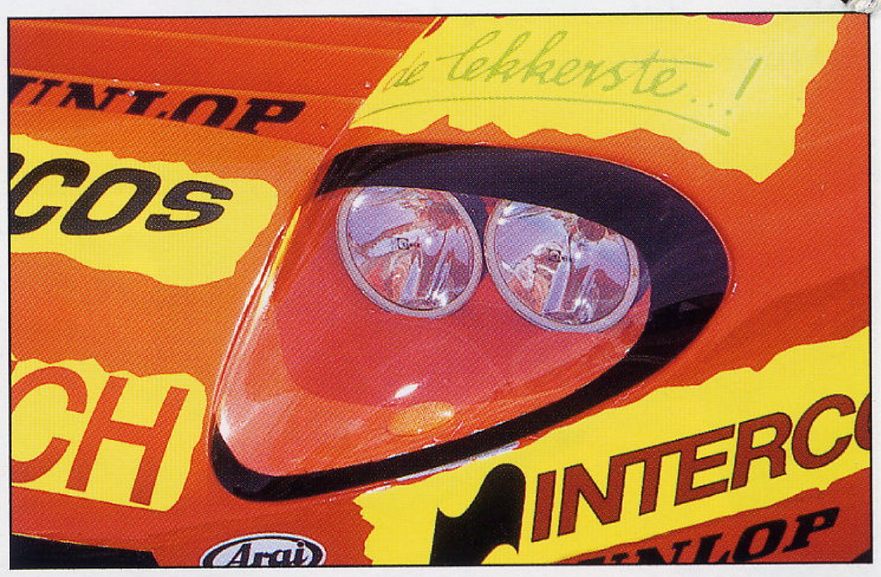


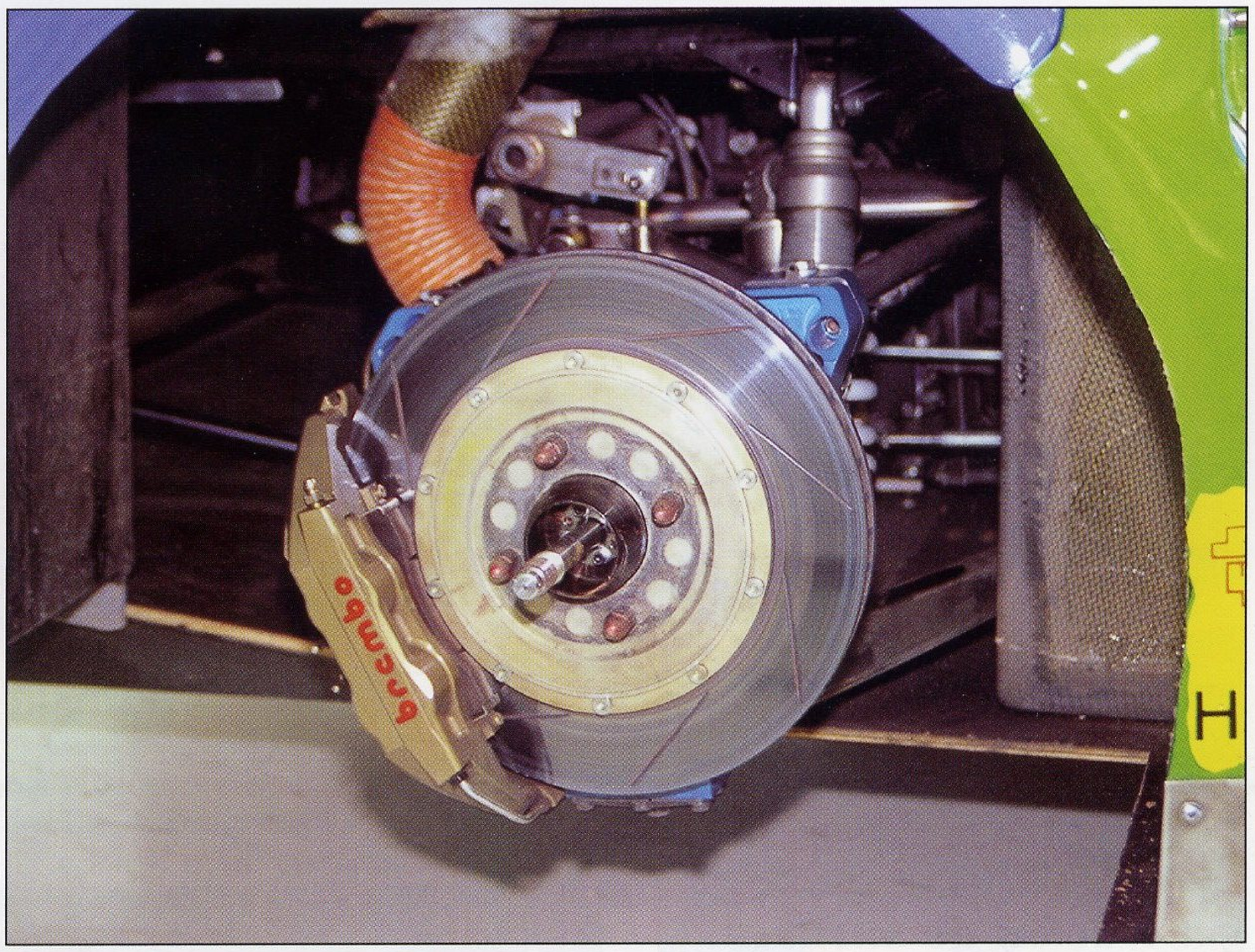
Detalles del habitáculo. Dada su escasa altura, el volante debe ser desmontado para facilitar el acceso, al igual que ocurre con los F-1.

Rueda trasera. Observar las marcas pintadas sobre los neumáticos.

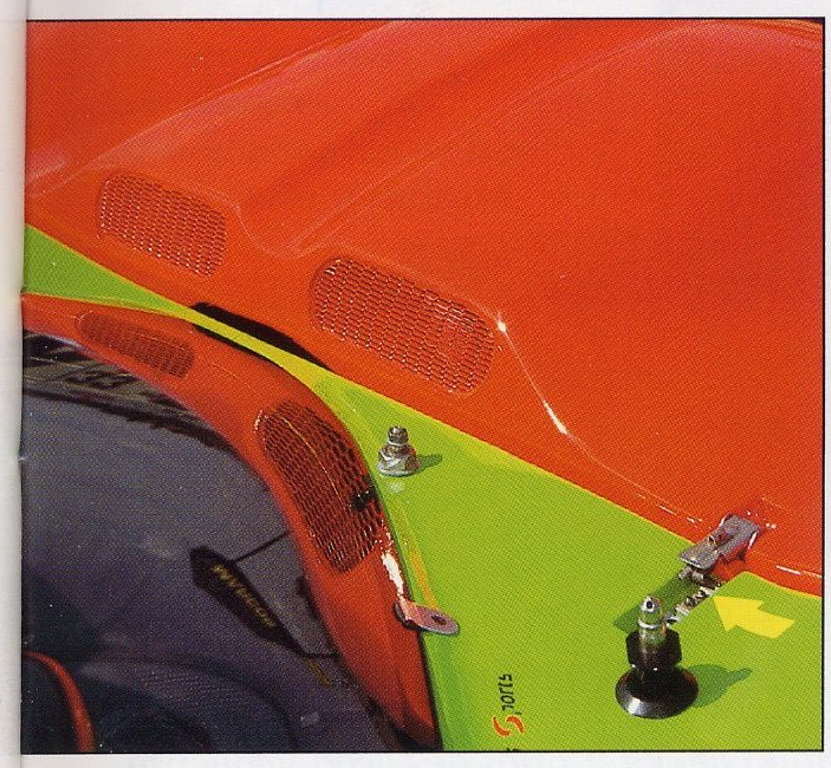
Toma de aire para los frenos traseros.

Cubierta, faros y piloto en el lado izquierdo delantero.

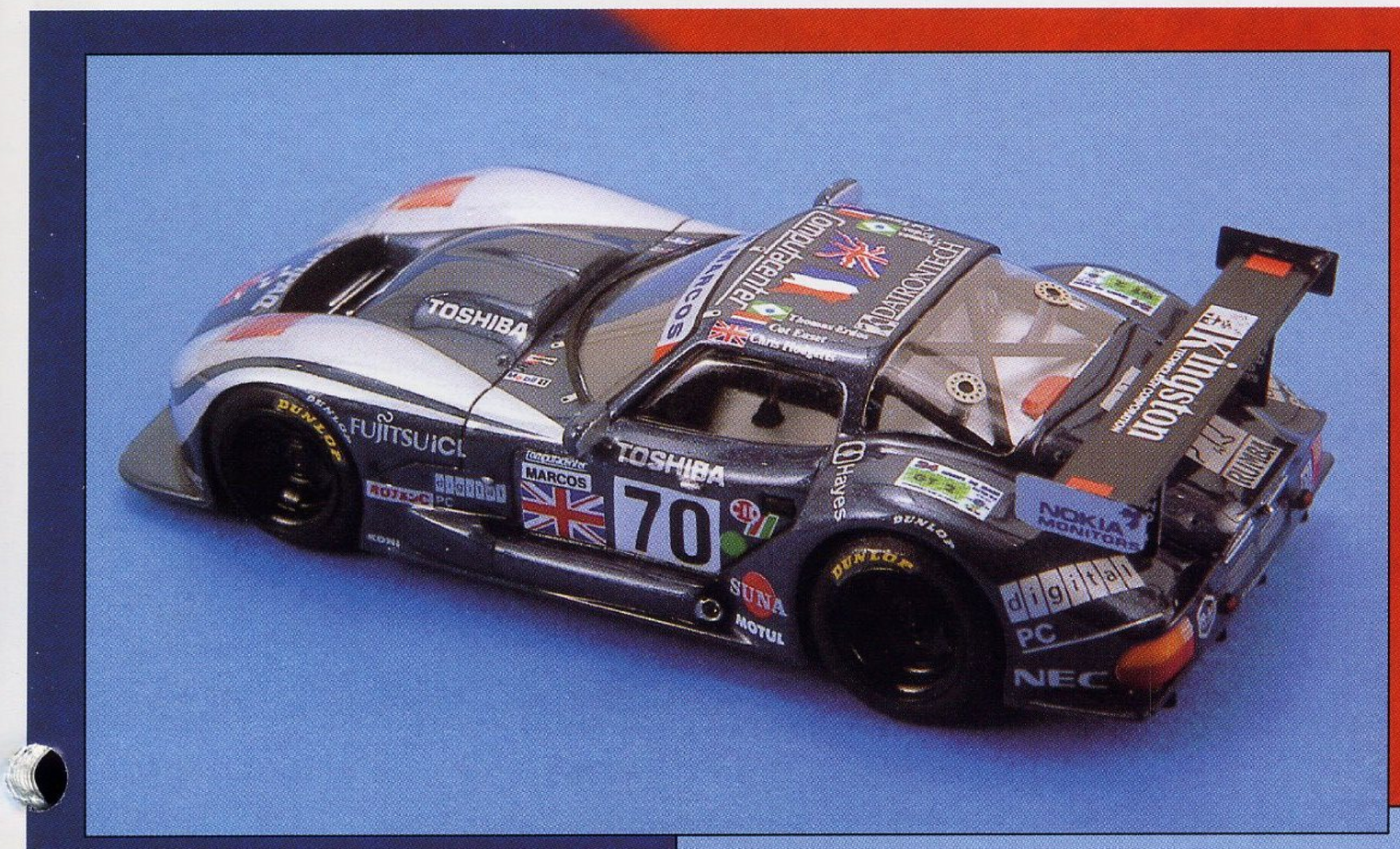




Freno trasero, en el que se aprecian las estrías sobre el disco.

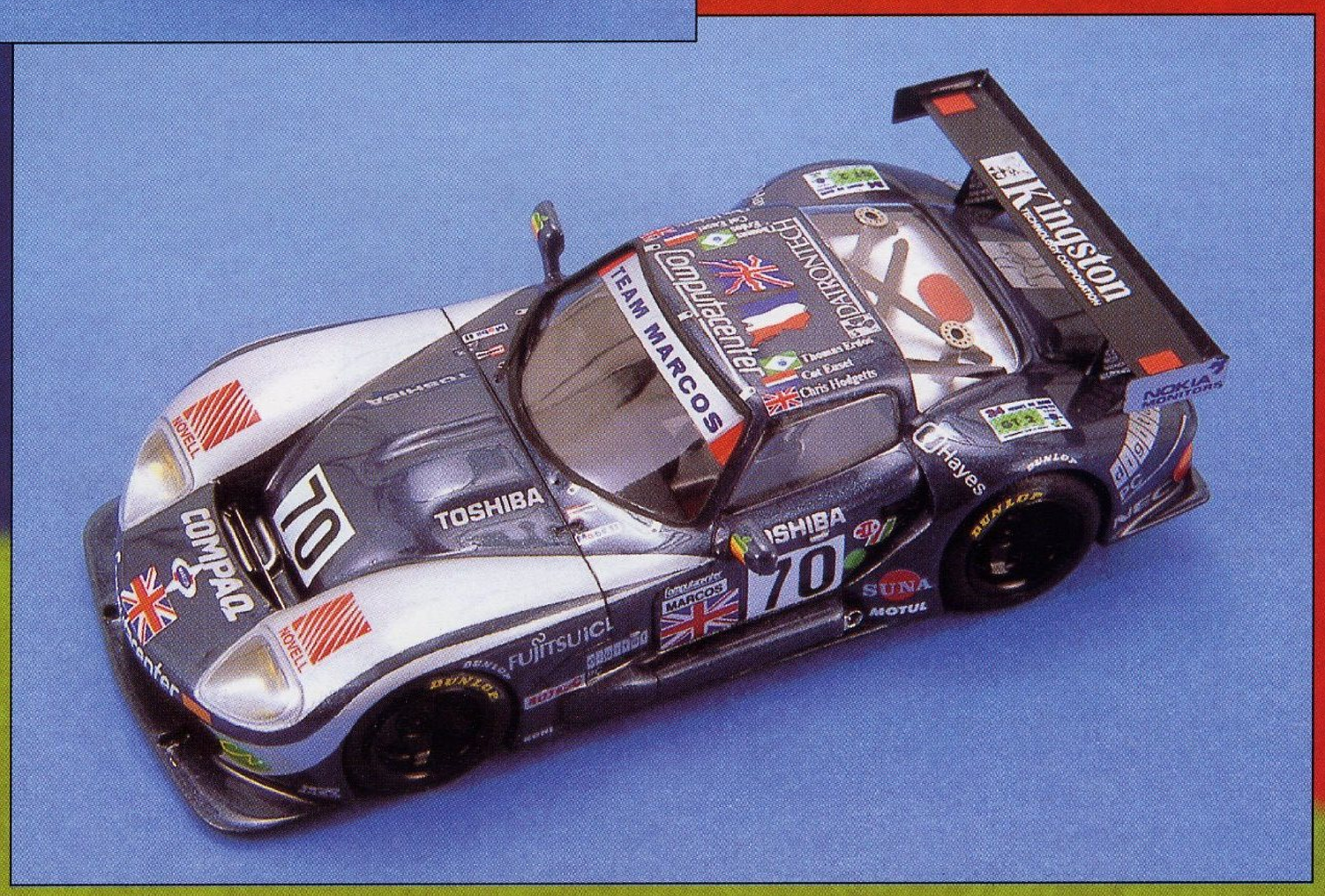


Salida de aire de la segunda cubierta del morro y toma de aire comprimido.



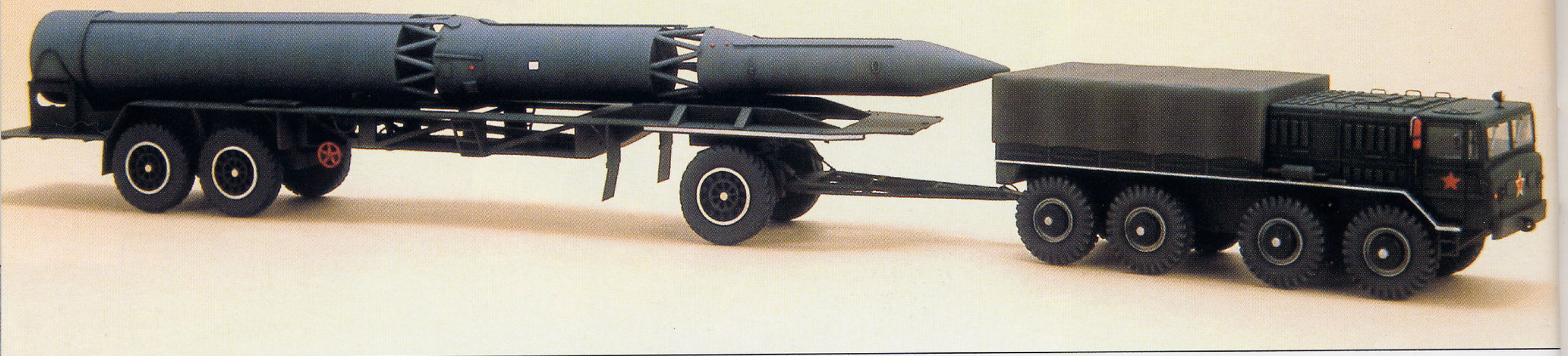
LOS MARCOS EN KIT

Respecto al apartado modelístico, existe un kit de este coche con la decoración del Campeonato FIA GT en el catálogo del fabricante belga Scenario 43, eso sin contar las atractivas versiones del Marcos LM 600 que han venido participando en los últimos años en las famosas 24 Horas de Le Mans, reproducidas a escala 1/43 por Provence Moulage. Recientemente la firma española Fly, especializada en slot-car, ha lanzado como novedad un LM 600 del Campeonato GT en versión 4 Horas del Jarama de 1998. Este coche portaba una decoración muy similar a la actual.



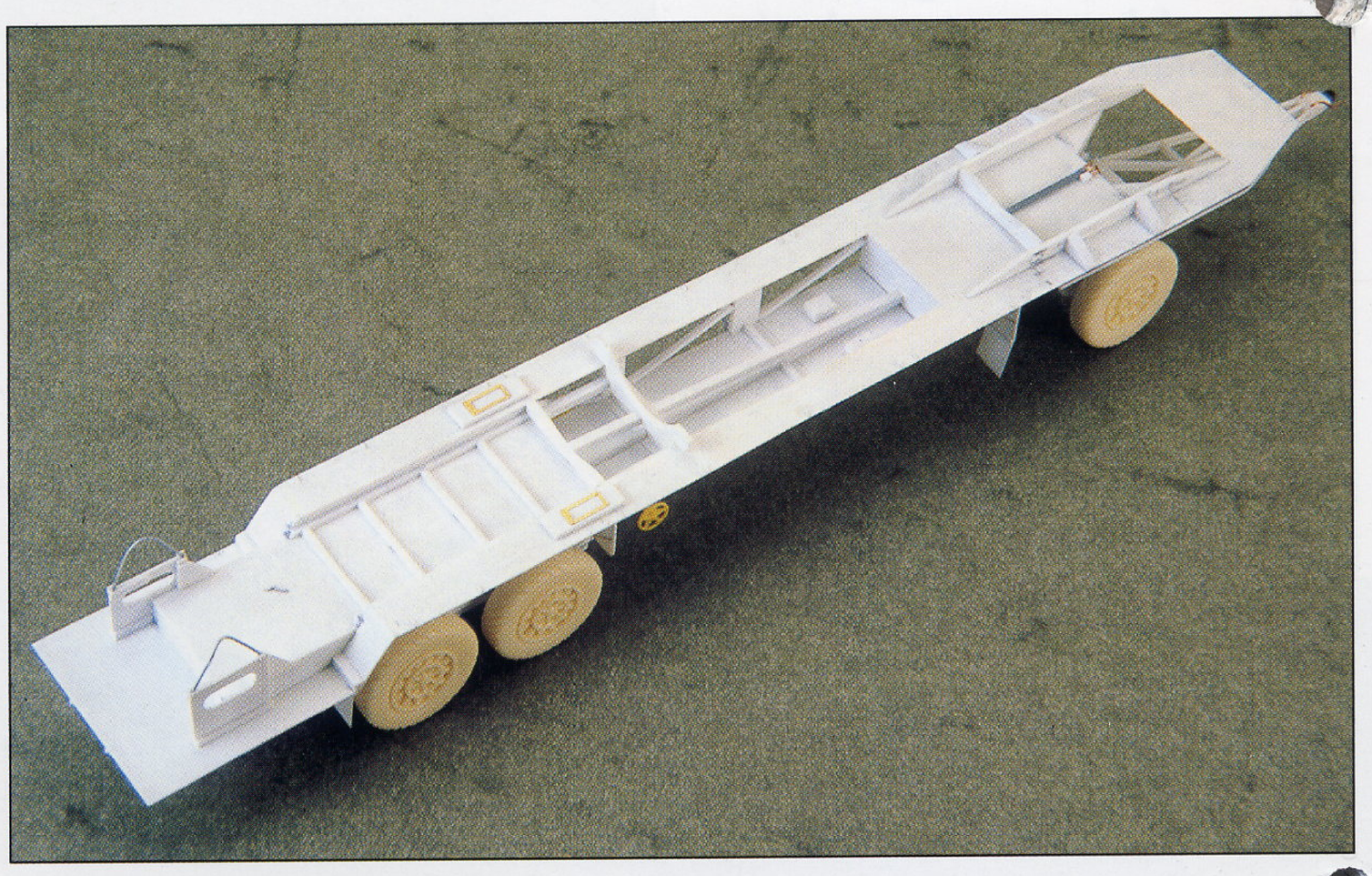
Marcos LM 600 Evo 1. Este kit a 1/43 de Provence Moulage reproduce la versión 24 Horas de Le Mans de 1995. *(Modelo realizado por Luis Amarillas, perteneciente a la colección de Diego Quintano).*

Misil SS-13 «Savage»



El SS-13 (RS/12/RT-2) pertenece a la segunda generación de misiles balísticos estratégicos soviéticos, y constituyó una revolución al ser el primero en emplear combustible sólido.

Por Manuel Rodríguez Aguilar *Pintura del kit: Carlos de Diego Vaquerizo*

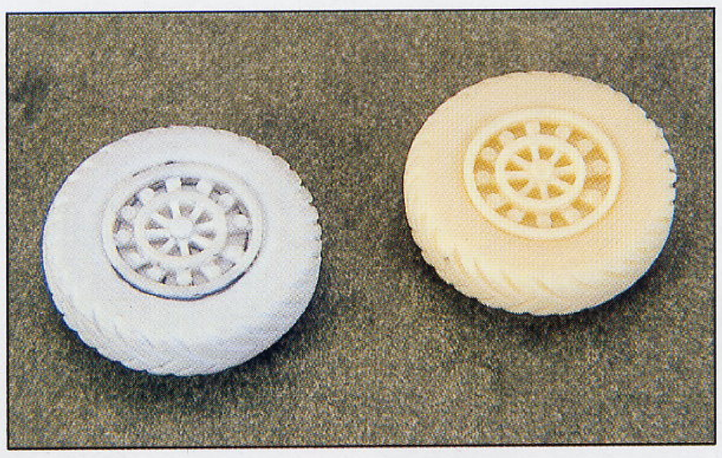


Vista general de la plataforma de transporte; una maqueta por sí misma dentro del contexto que forma el SS-13 «Savage». En su realización se han utilizado principalmente planchas y varillas de plástico de Evergreen con distintos grosores.

Su desarrollo comenzó en 1961 en el OKB-1 (oficina especial de construcción), bajo la dirección de Sergei Korolev. La decisión de emplear combustible sólido en su propulsión supuso un gran reto para la industria soviética, y en ello trabajaron los mejores investigadores y las más altas instituciones científicas. El resultado fue una mezcla de combustible formada por más de diez componentes básicamente oxidantes (perclorato de amonio), adición energética (polvo de aluminio) y materia de enlace (poliuretano y polibutadieno).

Las características de los misiles de combustible sólido (ausencia de control de empuje y considerables variaciones en los parámetros de trabajo del motor), requieren un sistema de guía/control «rígido» para asegurar la exactitud deseada y estabilizar el misil en vuelo. Por ello también fue desarrollado un nuevo sistema que incorporaba una plataforma de giro estabilizada con giróscopos flotantes y péndulos acelerómetros.

Las pruebas comenzaron en 1966 en el polígono de Kapustin Yar, continuando después en el nuevo polígono de Plesetsk. El «Savage» entró finalmente en servicio el 18 de diciembre de 1968, estableciéndose en la base de Yoskar Ola seis regimientos compuestos cada uno por diez silos, estos últimos de nuevo



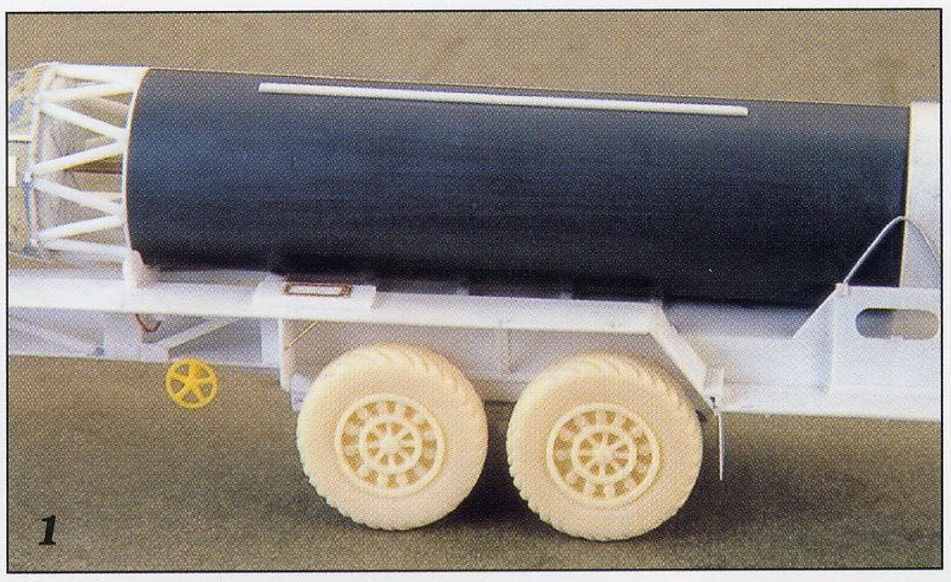
Rueda original hecha con plástico y una de las copias en resina, destinadas a la plataforma de transporte.

diseño. El misil se colocaba dentro de un contenedor con el fondo lleno de agua, y éste a su vez era introducido en un silo apoyado en un sistema de amortiguación. La misión del agua era la de transformarse en vapor y actuar como impulsor en el lanzamiento una vez producida la ignición.

A mediados de los años 70 comenzaron los trabajos para su modernización, siendo mejorado principalmente el sistema de guía inercial. Su alcance fue aumentado de 9.400 a 9.600 kilómetros, y se disminuyó la potencia de su cabeza de combate monobloque de 600 a 470 kilotones. Los SS-13 permanecieron en servicio hasta los años 1991-94, sirviendo después como base para el desarrollo de otras generaciones de misiles.

El 9 de mayo de 1965 fue la primera vez que pudo verse al SS-13 «Savage» en

1. Las fases o secciones principales del misil son tubos de PVC. Este material es muy versátil, ya que se fabrica en una gran variedad de grosores.
2. La cabeza de combate y las secciones troncocónicas se han modelado y tallado con masilla de Milliput.
3. Cuatro pequeños discos de plástico conforman las tapas de las cuatro toberas.
4. Entre las fases principales se insertan secciones en celosía, detalladas con varillas de plástico. Observar el eje interior de latón que discurre a lo largo del misil.

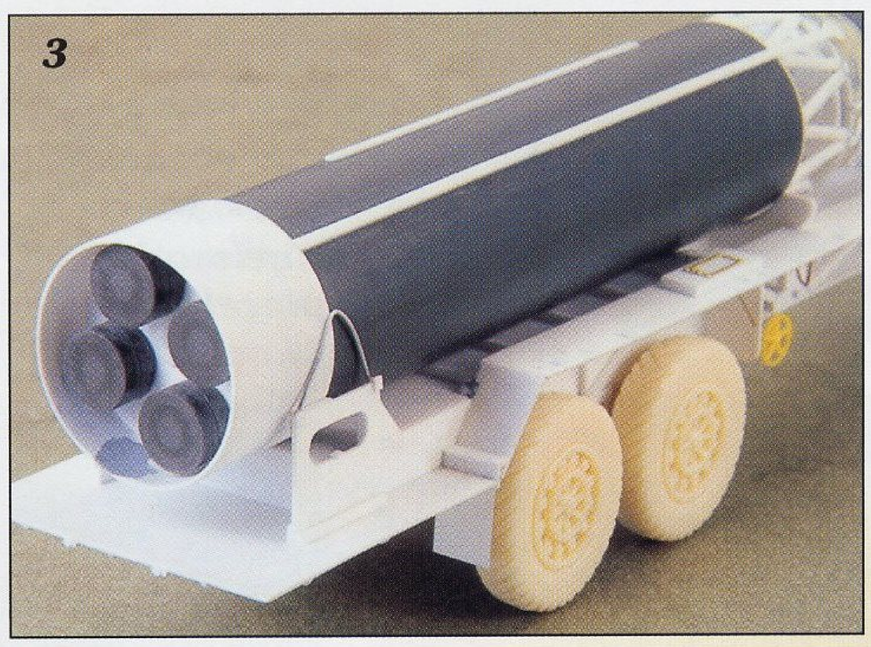

1

desfile de la Plaza Roja, aunque al misil le faltaba la sección de instrumentos y presentaba una sección de combate diferente a la real.

CONSTRUCCION DEL MISIL

El SS-13 es uno de los últimos modelos de construcción propia que he realizado a escala 1/87 (HO), y el elemento principal del mismo es el propio misil.

Para construir sus dos primeras fases o secciones he utilizado un tubo macizo de PVC, mientras que la tercera la realicé con un tubo de plástico de la marca Evergreen. Las secciones troncocónicas situadas entre la 1ª y la 2ª fase y entre la 2ª y la 3ª, así como la cabeza de combate, han sido modeladas y talladas con masilla bicomponente Milliput.

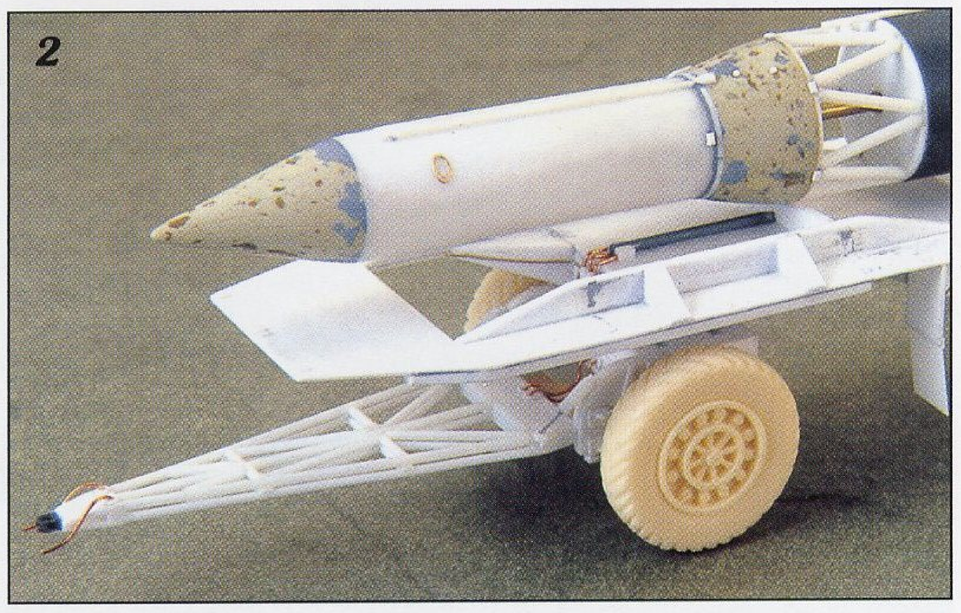

3

Una vez construidas todas las fases del misil por separado se ensamblan entre sí, haciendo un taladro en el centro de cada una e insertando en él una varilla de latón para reforzar el conjunto, teniendo la precaución de alinearlas perfectamente. Posteriormente se completan las dos celosías de unión entre ellas con varillas de Evergreen. A pesar de su aparente fragilidad el misil resulta suficientemente resistente.

REMOLQUE Y TRACTOR

En el remolque de transporte destaca la realización de las ruedas. Por su diámetro y forma no se pudieron transformar a partir de las de algún kit comercial, teniendo que modelar enteramente una de ellas que será utilizada como original para hacer el consiguiente molde y copias en resina.

Otra parte difícil es la pieza de unión entre el remolque y el tractor, construida finalmente con varillas de Evergreen. Este tipo de elementos en celosía resultan muy difíciles de construir a un tamaño tan pequeño como 1/87 por las limitaciones de los materiales a utilizar, y porque casi nunca se consigue una terminación que sea realista y acorde con la escala.


2

El tractor MAZ-535 no presenta mayores problemas de construcción. La estructura básica del vehículo se ha realizado con lámina de plástico de 1 milímetro de grosor para que tenga la suficiente rigidez. Para hacer las ruedas he transformado una de Roco-Minitanks, realizando después las necesarias copias en resina.

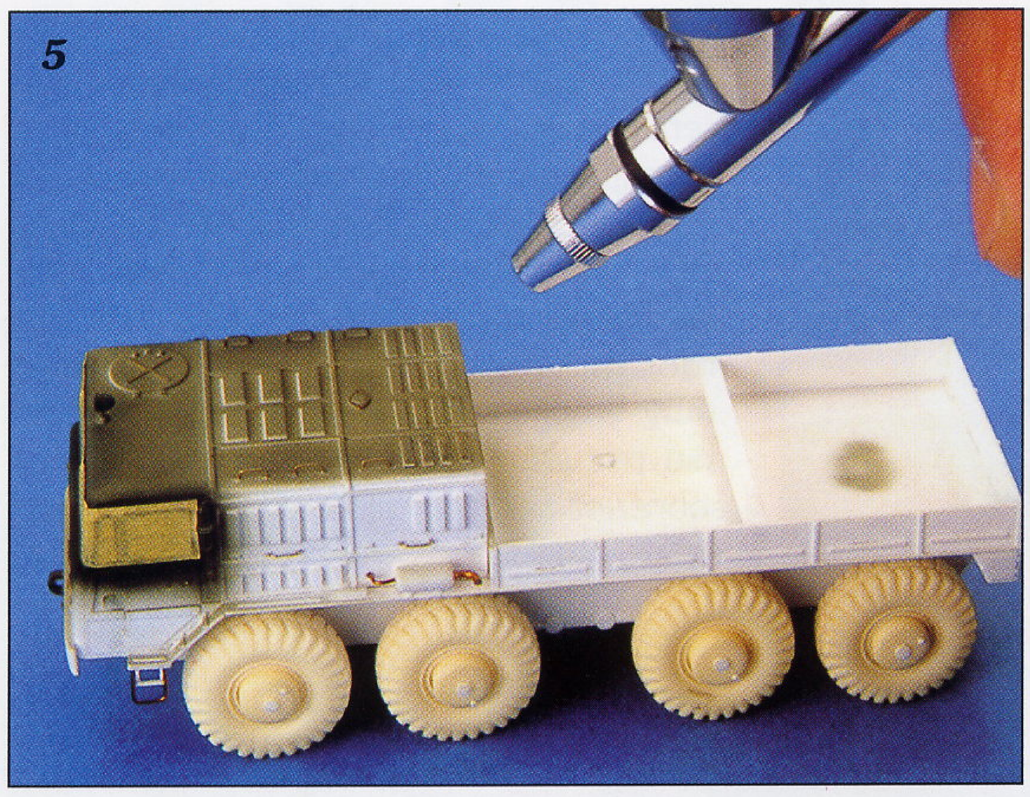
El plástico usado para hacer el techo de lona tiene un grosor de 0,5 milímetros, reforzando las uniones interiores con listones. Una vez conformada la estructura se hacen los rebajes necesarios para conferir al techo de lona unas formas realistas, adaptadas a una supuesta estructura metálica interior.

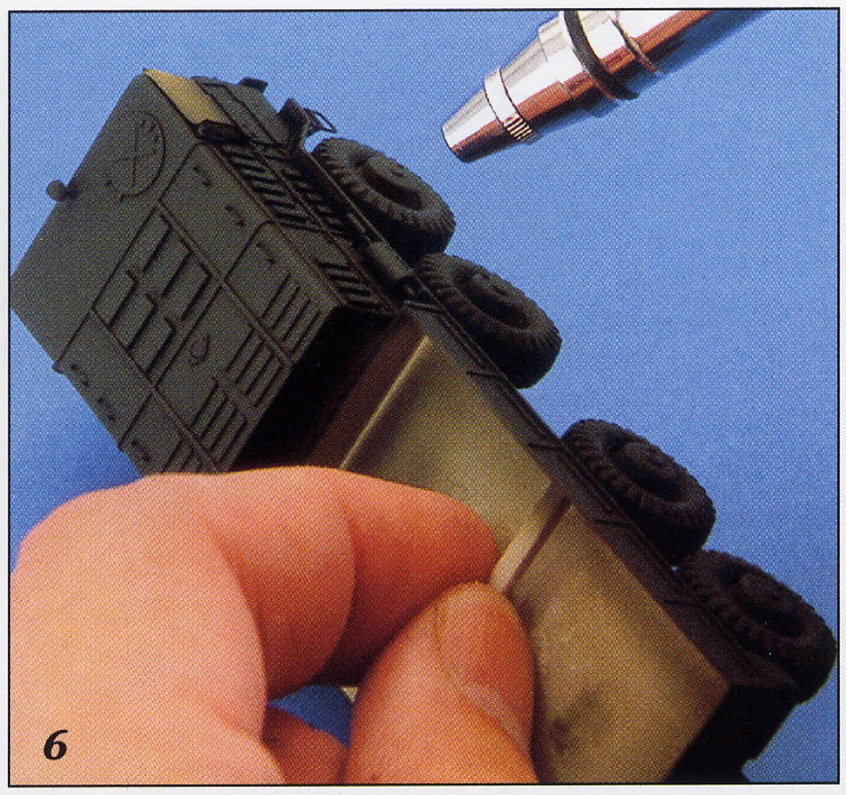
Para la realización de las copias de las ruedas en resina, tanto del remolque como del tractor, he contado con la ayuda de Ricardo Ahís, al cual desearía expresar mi agradecimiento.

4

DECORACION DEL MODELO

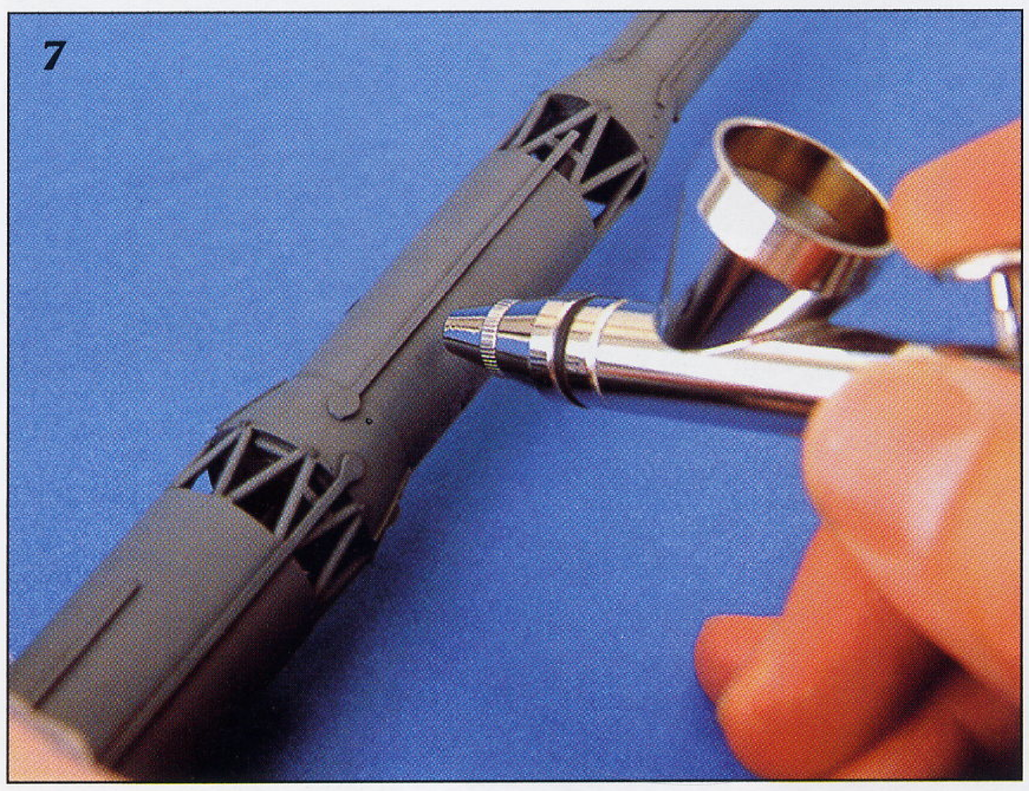
El color verde del tractor y del remolque es el resulta-

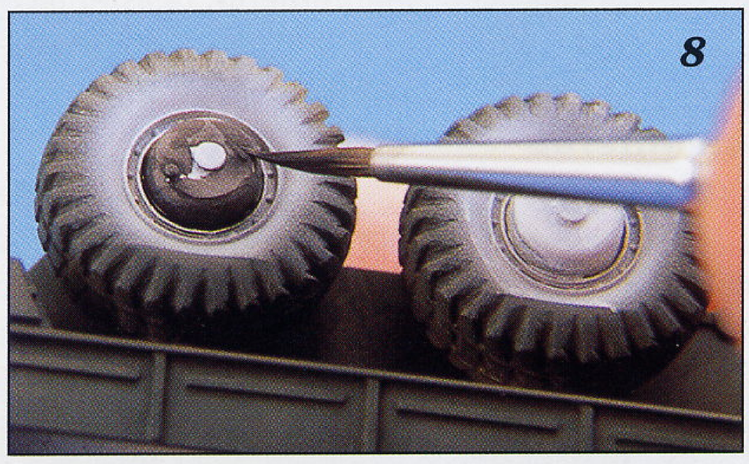




5. Después de proteger los transparentes con cinta adhesiva, comenzamos a aplicar finas y sucesivas capas con el color base.

6. Tras aplicar el color base se distribuyen luces con un tono más claro, diluído al 85% con disolvente.





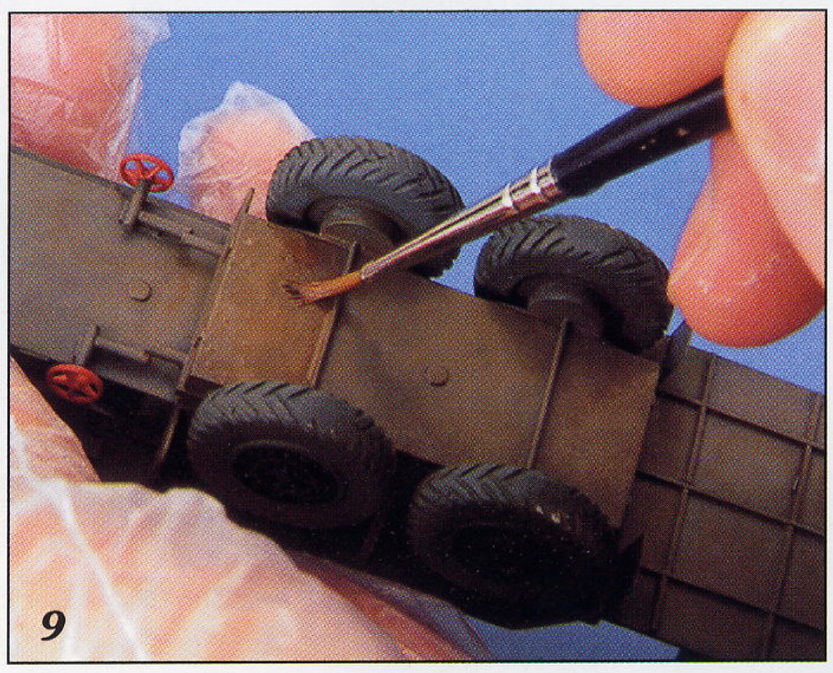
7. Los detalles del misil y los vehículos se perfilan con el aerógrafo, situando la boquilla a unos 2 milímetros de las superficies.

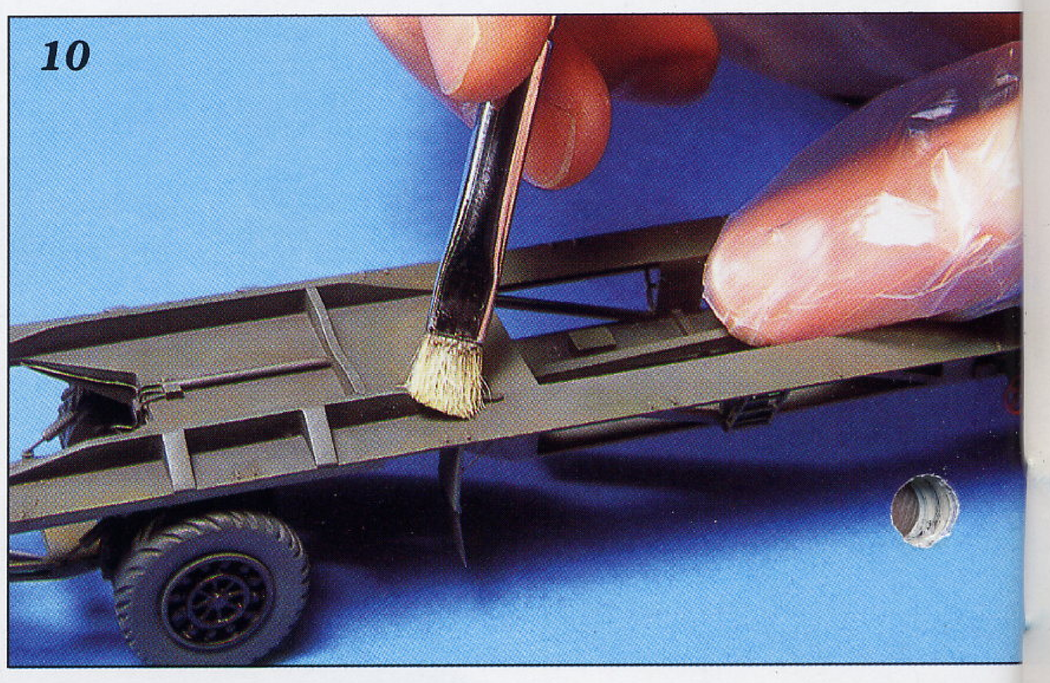
8. Los detalles más pequeños se decoran a pincel.

9. Los bajos se ensucian con varios lavados, alternando acrílicos y óleos. En este caso se usa un pincel del nº2.

10. Para los aclarados de relieves a pincel seco se emplea un pincel plano del nº6.

do de mezclar un 55% de verde oscuro con un 20% de verde mate, además de un 20% de azul mate y un 5% de verde ejército japonés, todos ellos acrílicos de Tamiya (ver lista de colores). Tras aerografiar esta mezcla mediante sucesivas capas finas, hasta cubrir por completo el modelo, se aclaran algunas zonas con verde amarillento.

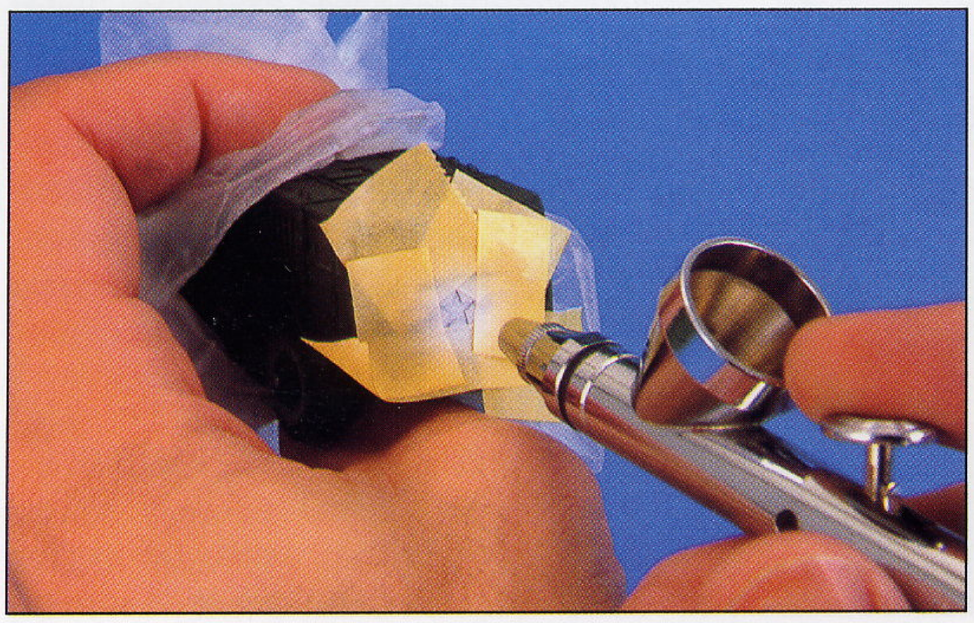


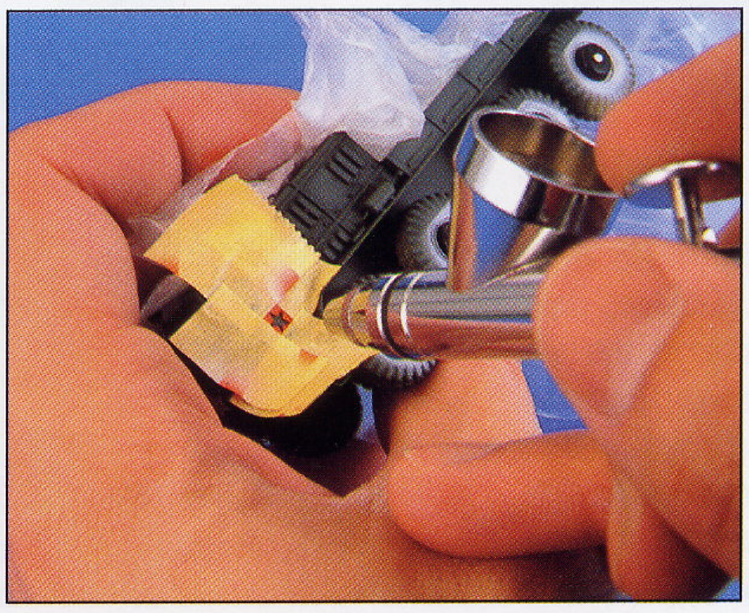


El techo de lona está pintado en pardo caqui, aclarando a continuación primero con caqui y una combinación de color ante y blanco después.

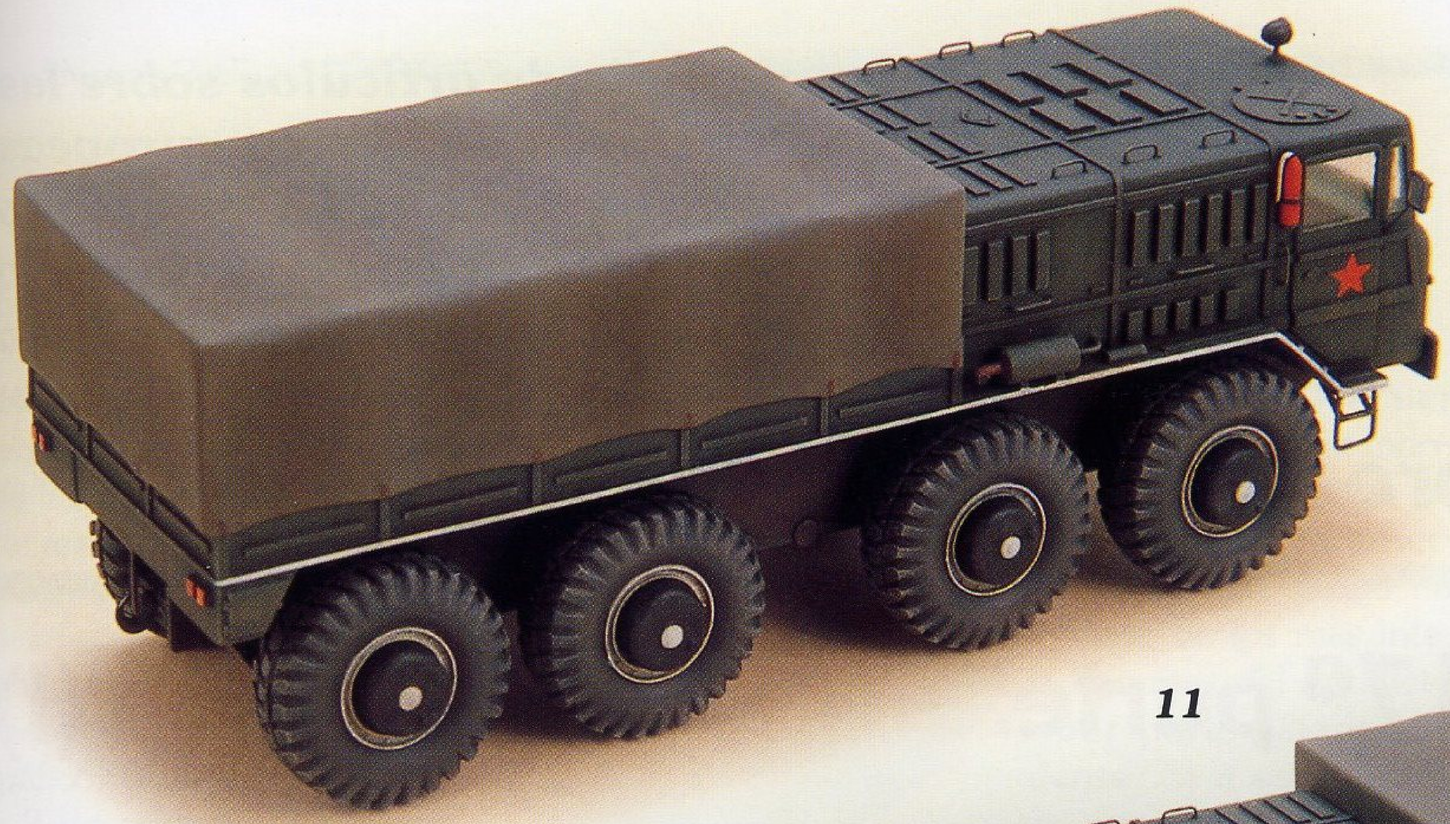
El misil recibe como color base el gris alemán, sobre el que se aerografían tonos más claros como gris marino claro y gris cielo, concentrando este último tono en la línea longitudinal superior.

Aunque se trata de un vehículo de desfile hemos optado por ensuciarlo, pero de un modo muy sutil para que ofrezca en conjunto un aspecto armonioso. Sobre el misil se han fundido pequeñas cantidades de óleo blanco, negro, siena natural y azul de cobalto oscuro. En el techo de lona del tractor hacemos lo mismo, ahora con tierra sombra tos-





Pequeñas y sencillas mascarillas adhesivas para pintar las estrellas; rojas en los laterales y con ribete blanco la del frontal.



gris y verde beige para el misil, y oliva clara y verde beige sobre los vehículos.

Los pequeños detalles están pintados a pincel con acrílicos Andrea Color, caso de los extintores, ruedas, etc. Estos colores, cómodos y versátiles, ofrecen un acabado mate muy adecuado para los vehículos militares. Tras aerografiar sobre el modelo un par de capas finas de barniz mate se aplica a pincel barniz brillante sobre los faros y pilotos, dando así por concluído el trabajo.

11

COLORES UTILIZADOS

Acrílicos Tamiya: **Negro mate XF1; blanco mate XF2; verde amarillento XF4; verde mate XF5; azul mate XF8; marrón mate XF10; verde ejército japonés XF13; gris cielo XF19; gris marino claro XF25; caqui XF49; pardo caqui XF51; tierra mate XF52; ante XF57; gris alemán XF63.**

Acrílicos Andrea Color: **Blanco mate 06; rojo básico 12; marrón rojizo 18; negro mate 26; negro brillante 27; tierra 40; marrón cuero 42; barniz brillante 45; gris confederado 59.**

Esmaltes Humbrol: **Oliva clara 86; verde beige 90.**

Esmaltes Revell: **Gris 57.**

Esmaltes Tamiya: **Plata X11.**

Colores al óleo: **Verde cinabrio; verde esmeralda; tierra sombra tostada; rojo inglés; siena natural; blanco titanio; negro marfil; azul de cobalto oscuro.**

tidades de óleo otra vez con tierra sombra tostada, rojo inglés y siena natural.

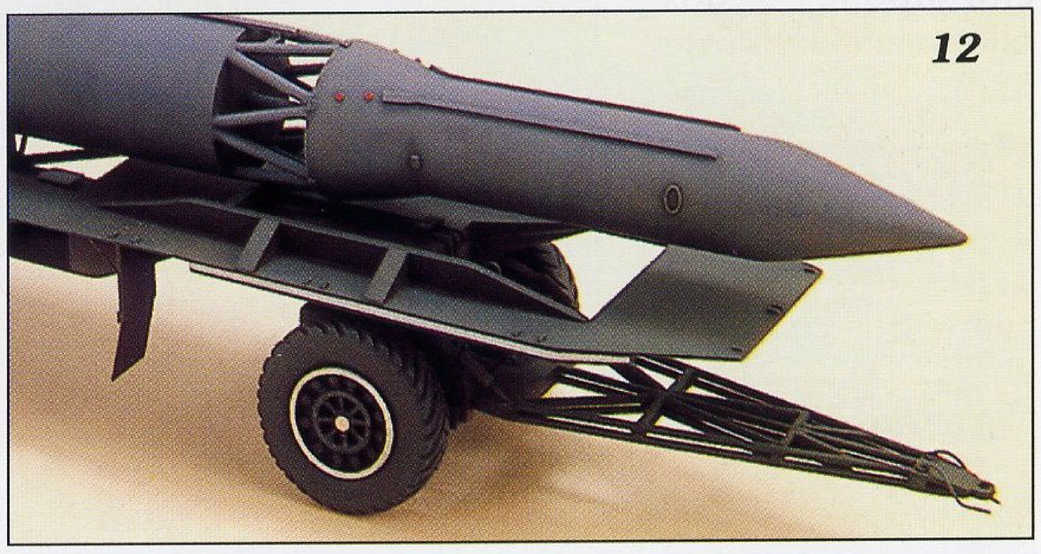
Una vez secos los óleos se han perfilado con el aerógrafo todos los relieves del modelo, utilizando una combinación de negro y marrón para el tractor y el remolque, y de negro con gris alemán y pardo caqui para el misil. Seguidamente se han aclarado ligeramente dichos relieves a pincel seco con una mezcla de esmaltes

11. El techo de lona del tractor también se ha construido con lámina de plástico.

12. Una de las partes más delicadas y difíciles de realizar ha sido la estructura de enganche entre el remolque y la cabeza tractora.

13. Sutiles efectos de color sobre las formas cilíndricas del misil.

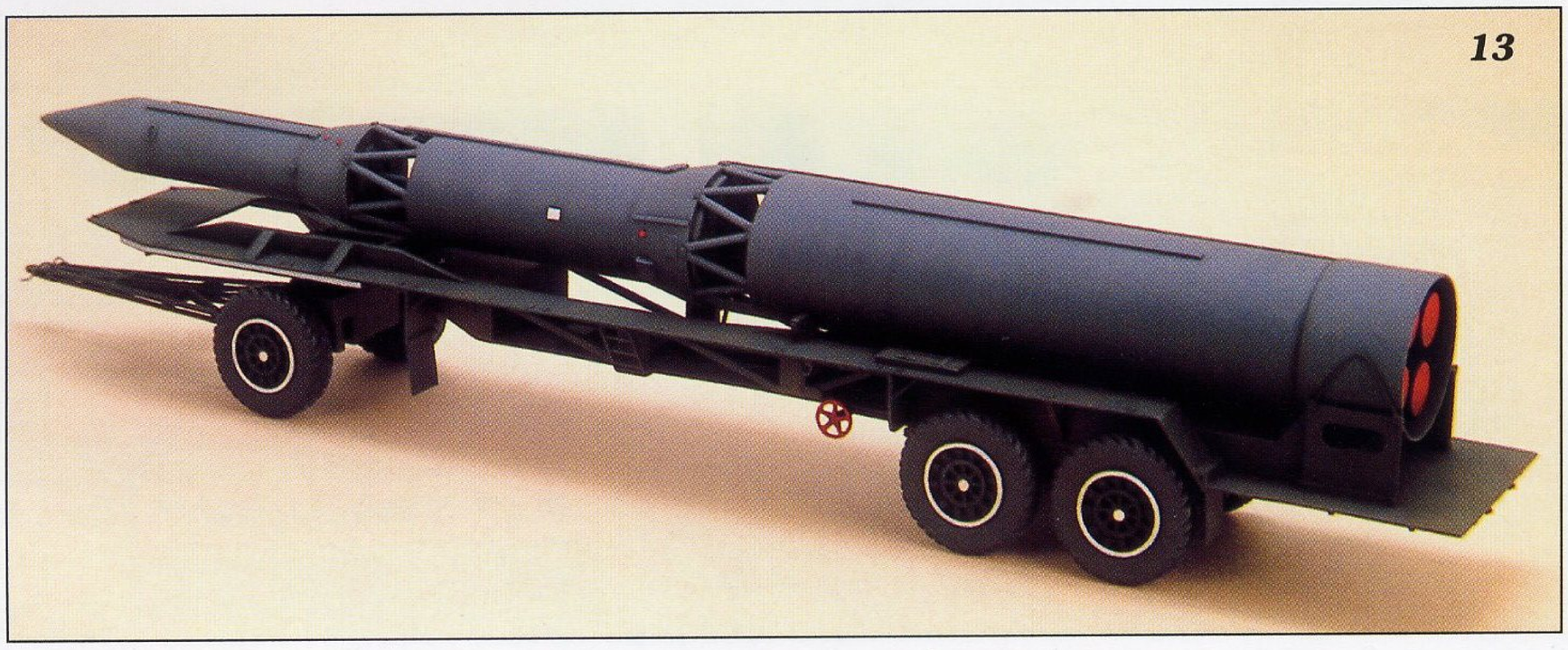
12



tada, verde cinabrio y siena natural, y sobre el tractor y el remolque con verde cinabrio, verde esmeralda, tierra sombra tostada, rojo inglés y siena natural.

Los efectos de suciedad se incrementan en los bajos pulverizando con el aerógrafo color tierra mate a modo de ligero empolvado, además de dar un par de lavados con acrílicos marrón rojizo y marrón tierra, y fundir pequeñas can-

13



La USAAF sobre Europa

Después de una serie de artículos sobre las unidades de caza que operaron en tierras europeas y africanas en la 2ª G.M., es hora de hacer un alto en el camino y describir en unas cuantas líneas lo que fue el nacimiento de la poderosa 8ª Fuerza Aérea, también conocida como «The Mighty Eighth».

Por Eduardo Cea Ovejero
(dibujos del autor)

17ª parte: 56th Fighter Group (I)

El 22 de diciembre de 1941, días después del ataque japonés a Pearl Harbour y de que la Alemania de Hitler declarara la guerra a los Estados Unidos, el primer ministro británico Winston Churchill llega a Washington DC. El motivo, reunirse con Roosevelt y sus colaboradores para determinar el grado de esfuerzo a realizar por los estadounidenses en la lucha contra las fuerzas del Eje. Para ello, se toma la decisión de realizar el mayor esfuerzo de guerra en Europa y considerar la lucha

contra el Japón como un frente secundario.

En diciembre de 1941 la USAAF disponía únicamente de 71 Grupos operacionales: 24 de caza, 27 de bombardeo, 11 de observación, 1 de reconocimiento fotográfico, 6 de transporte y 2 de otras actividades. De entre todos los grupos de caza, ocho de ellos operaban fuera de las fronteras de los Estados Unidos y el resto estaba diseminado por tierras continentales, la mayoría a lo largo de las costas del Atlántico y del Pacífico, equipados casi siempre con aparatos obsoletos para los tiempos que corrían en ambos frentes. Solamente uno de ellos, el 36th Pursuit Group, prestaría sus servicios en la 8ª Fuerza Aérea.

Con este pobre bagaje se crea la 8th Air Force el 19 de enero de 1942, denominada al principio como VIII Bomber Command, siendo activado el 1 de febrero de 1942. El día 23 del mismo mes se envía un destacamento a Inglaterra para preparar el camino. El 22 de febrero de 1944 pasaría a llamarse 8th Air Force, combatiendo hasta el fin de la guerra en Europa. El 16 de julio de 1945 es transferida a la isla japonesa de Okinawa para preparar la invasión del Japón, pero la finalización de la guerra en el Pacífico hace que ninguna unidad llegue a trasladarse hasta allí.

Emblema de la 8th Air Force.

56th FIGHTER GROUP

A lo largo de esta serie de artículos hemos ido viendo la gran variedad de marcas y distintivos utilizados por los grupos de caza que operaron en los cielos de Europa y Africa del Norte, aunque también es notorio comprobar la uniformidad de los esquemas de camuflaje, existiendo solamente variaciones cuando se trata de diferentes modelos de cazas.

El 56th Fighter Group rompe esta monotonía. La variedad de camuflajes que utilizaron sus aparatos, especialmente los del 63rd Fighter Squadron, saltándose las normativas de la USAAF, convierten a este grupo en uno de los más interesantes del conflicto por parte estadounidense. Si a esto añadimos que fue una de las pocas unidades que utilizó el P-47 *Thunderbolt* durante toda la contienda, y único grupo dentro de la 8th Air Force en el que volaron los más famosos pilotos de caza, tales como Zemke, Gabreski, Schilling, Christensen y Johnson, todo ello hace del 56th Fighter Group uno de las más conocidos e interesantes de la USAAF en Europa.

Asignaciones del 56th Fighter Group	
8th Air Force	12.01.1943
VIII Fighter Command	12.01.1943
VIII Fighter Command	
65th Fighter Wing	07.08.1943
2nd Bomber Division	
65th Fighter Wing	15.09.1944
2nd Air Division	
65th Fighter Wing	01.01.1945

Aparatos utilizados por el 56th Fighter Group	
Bell P-39 *Airacobra*	1941-1942
Curtiss P-40 *Warhawk*	1941-1942
Lockheed P-38 *Lightning*	1941-1942
Republic P-47 *Thunderbolt*	1942-1945
Republic P-47 *Thunderbolt*	1946-1947
North American P-51 *Mustang*	1944-1946
Lockheed P-80 *Shooting Star*	1947-1950
North American F-86 *Sabre*	1950-1951
Lockheed F-94 *Starfire*	1951-1954
Northrop F-89 *Scorpion*	1954-1957
Convair F-102 *Delta Dagger*	1958-1960

Este grupo de caza pertenece al conjunto de unidades que se crean en el plan de expansión de la USAAF. La aviación estadounidense no había progresado en calidad tal y como lo habían hecho otros países; los Estados Unidos no poseían un caza que pudiese enfrentarse al Messerschmitt Bf.109 alemán o al Mitsubishi A6M2 *Reisen* japonés, por cuya razón estos grupos fueron equipados con aparatos ya obsoletos como los Republic P-35, Curtiss P-40 y Bell P-39 *Airacobra,* que no eran aptos para luchar en los cielos de Europa. Tanto es así que los P-39 y P-40 vendidos a Gran Bretaña en virtud de los acuerdos de «Préstamo y Arriendo» nunca combatirían contra la Luftwaffe en el frente del Oeste, y cuando se produce la invasión alemana de Rusia en junio de 1941 la mayoría de estos aparatos fueron cedidos a la aviación soviética para paliar sus fuertes pérdidas.

El 56th Fighter Group se constituye el 20 de noviembre de 1940 como 56th Pursuit Group, no siendo activado hasta el 15 de enero del año siguiente en la base de Savannah (Georgia). Su contingente inicial se compone por tres oficiales y 150 hombres más, todos ellos procedentes de 27th Bomber Group, con los cuales se crea un cuartel general y tres escuadrones: 61st, 62nd y 63rd Pursuit Squadron. La disponibilidad de aviones es tan precaria que no recibe al principio ninguno. En mayo de 1941 se traslada a la base de Charlotte (Carolina del Sur) donde es equipado con tres Bell P-39 Airacobra, cinco Curtiss P-40 *Warhawk* y unos pocos entrenadores, contingente insuficiente pero el máximo que podía proporcionar la industria estadounidense en aquellas fechas.

Emblema del 56th Fighter Group.

A finales de 1941 los tres escuadrones dejan de estar juntos en la misma base; los 61st y 62nd Pursuit Squadron se trasladan a Carolina del Sur el 10 de diciem-

Comandantes del 56th Fighter Group	
Coronel Hubert A. Zemke	01.09.1942
Coronel Robert B. Landry	30.10.1943
Coronel Hubert A. Zemke	19.01.1944
Coronel David C. Schilling	12.08.1944
Tte. coronel Lucian A. Dade Jr.	27.01.1945
Tte. coronel Donald D. Renwick	01.08.1945

Créditos del 56th Fighter Group	
Primera Misión	13 de abril de 1943
Última Misión	21 de abril de 1945
Número Total de Misiones	447
Aviones perdidos en acción	128
Aviones derribados en el aire	674.5
Aviones destruidos en el suelo	311

bre de 1941, mientras que el 63rd Pursuit Squadron lo hace al estado de Nueva York poco más tarde, siendo equipados con más Curtiss P-40 y algunos Lockheed P-38 *Lightning,* yendo a parar estos últimos al 63rd Pursuit Squadron.

Aviones utilizados durante la II G.M.

Republic P-47C-2 y C-5	febrero 1943 a abril 1943
Republic P-47D (bloques 1 a 30)	junio 1943 a marzo 1945
Republic P-47M	enero 1945 a septiembre 1945

56th Fighter Group: Bases en Inglaterra

Kings Cliffe	13 de enero de 1943 a 5 de abril de 1943
Horsham Faith	5 de abril de 1943 a 8 de julio de 1943
Halesworth	8 de julio de 1943 a 18 de abril de 1944
Boxted	18 de abril de 1944 a 9 de septiembre de 1944
Little Walden	9 de septiembre de 1945 a 10 octubre de 1945

La primera intención del cuartel general de la USAAF era equipar completamente al 56th Pursuit Group con el P-38, de ahí el emblema del 63rd Pursuit Squadron, pero una cosa son los planes y otra la realidad. Los tres escuadrones vuelven a trasladarse hacia bases situadas en diferentes estados, lo que da una idea de la escasez de efectivos de la USAAF para defender la costa Este de un hipotético ataque alemán. Por estas fechas los efectivos del grupo constan de 80 pilotos y 800 hombres de personal de tierra.

El 15 de mayo de 1942 el 56th Pursuit Group pasa a denominarse como 56th Fighter Group y durante el mes siguiente comienza a recibir sus primeros Republic P-47B, empezando la estrecha relación entre este grupo de caza y la compañía constructora del famoso *Thunderbolt*. De hecho, al 63rd Fighter Squadron se le encomienda la misión de proteger la factoría de Farmingdale, donde se estaba construyendo el nuevo caza. Los vuelos de prueba demostraron la existencia de defectos en el aparato, considerándose en un principio no apto para el combate, pero los problemas se van resolviendo gracias a los informes de los pilotos.

Unos meses más tarde ocurre un hecho que viene a marcar el futuro del grupo. El coronel Hubert *«Hub»* Zemke toma el mando del mismo el 12 de septiembre de 1942, sustituyendo a sus dos jefes anteriores, los coroneles David Graves y John Crosswaithe. Zemke ha adquirido una experiencia directa de la guerra que se libra en Europa actuando como enlace entre Inglaterra y la Unión Soviética durante el envío de los P-39 británicos, recibidos a su vez de los Estados Unidos.

Después de su vuelta y nombramiento como comandante del 56th Fighter Group somete a sus efectivos a un duro entrenamiento donde aplica las experiencias aprendidas, siendo tal el esfuerzo que antes de su partida hacia Europa se pierden 18 pilotos. Sin embargo la influencia de Zemke se deja notar y el grupo comienza a ser conocido como «Zemke´s Wolfpack» (la manada de lobos de Zemke). Este entrenamiento se hará notar cuando entre en combate contra la Luftwaffe.

El 6 de enero de 1943 el 56th Fighter Group embarca a bordo del *HMS Queen Elizabeth,* llegando a Gourock, Inglaterra, el día 12 del mismo mes. Rápidamente se traslada a Kings Cliffe, donde es equipado con P-47C *Thunderbolt,* comenzando sus entrenamientos teniendo como monitores a veteranos pilotos de la RAF, y el 5 de abril se traslada a Horsham Saint Faith para entrar en combate. Tres días más tarde Zemke, Schilling, McCollem y Phil Tukey realizan su primera misión de combate volando junto a componentes del 4th y 78th Fighter Group. Las misiones se suceden y el 29 de abril, otra vez en una misión conjunta de los tres grupos, ahora al mando del comandante Schilling, son atacados en las proximidades de Amberes por 20 Messerschmitt Bf.109. El teniente Winston Garth y el capitán John McClure se tienen que lanzar en paracaídas, siendo hechos prisioneros por los alemanes.

Los combates continúan con mayor o menor fortuna, perdiéndose cuatro P-47 cerca de Villacoublay el día 26 de junio. Durante el mes de agosto los pilotos estuvieron muy ocupados; el día 12 los P-47 utilizan depósitos suplementarios de 200 galones en una misión sobre Gelsenkirchen, ocasionando innumerables problemas a los aparatos, entre ellos la imposibilidad de no poder ascender por encima de 20.000 pies. El día 17 de agosto Johnson y Schiltz derriban tres cazas alemanes cada uno, y el grupo destruye en total 17 aparatos enemigos.

El 2 de octubre de 1943 en un raid sobre Francfort, durante una de las misiones más profundas sobre territorio alemán, la USAAF se anota 50 derribos, de los cuales 40 son de pilotos del 63rd Fighter Squadron. Walker Mahurin y Vance Ludwig obtienen un «triple» cada uno; Zemke alcanza el título de «as» y Dave Schilling y Bob Johnson alcanzan las 10 victorias aéreas.

Las acciones de guerra realizadas por el 56th Fighter Group son

Bases del 56th Fighter Group y sus Escuadrones

Base	61st F.S.	62nd F.S.	63rd F.S.
Savannah (Georgia)	15.01.1941	15.01.1941	15.01.1941
Charlotte (Carolina del Norte)	26.05.1941	26.05.1941	26.05.1941
Charleston (Carolina del Sur)	10.12.1941		
Wilmington (Carolina del Sur)		10.12.1941	
Farmingdale (Nueva York)			15.01.1942
Brigdeport (Connecticut)	15.01.1942		02.09.1942
	27.12.1942		27.12.1942
Bendix (Nueva Jersey)		17.01.1942	
Newark (Nueva York)		31.05.1942	
Bradley Field (Connecticut)		23.07.1942	
	27.12.1942		
Kings Cliffe (Inglaterra)	01.1943	01.1943	
Wittering (Inglaterra)			01.1943
Horsham St Faith (Inglaterra)	05.04.1943	05.04.1943	05.04.1943
Halesworth (Inglaterra)	09.07.1943	09.07.1943	09.07.1943
Boxted (Inglaterra)	19.04.1944	19.04.1944	19.04.1944
	11.10.1945	11.10.1945	11.10.1945
Camp Kilmer (Nueva Jersey)	16.10.1945	16.10.1945	16.10.1945
	18.10.1945	18.10.1945	18.10.1945
Selfridge Field (Michigan)	01.05.1946	01.05.1946	01.05.1946
O'Hare Intl (Illinois)		04.08.1950	
Oscoda AFB (Michigan)			05.01.1951
Ernest Harmon (Michigan)	06.08.1953		
Truax Field (Wisconsin)	17.10.1957		
	25.07.1960		
Sawyer AFB (Michigan)		01.08.1959	

Ases del 56th Fighter Group

Piloto	Aire	Tierra	Total
Francis Gabreski	28	2.5	30.5
Robert S. Johnson	28	0	28
Dave Schilling	23	10.5	33.5
Fred Christensen	22	0	22
Walker Mahurin	21	0	21
Gerald Johnson	17	0	17
Hubert «Hub» Zemke	16	8.5	24.5
Joe Powers	14.5	0	14.5
Leroy Schreiber	14	0	14
Felix Williamson	13	0	13
Michael Quirk	12	5	17
Paul Conger	11.5	0	11.5
James Stewart	11.5	0	11.5
Michael Gladych	10	0	10
Stanley Morrill	10	0	10
Robert Rankin	10	0	10
George Bostwick	8	6	14
Michael Jackson	8	5.5	13.5
Glen Schiltz	8	0	8
Billy Edens	7	0	7
Frank Klibbe	7	0	7
Robert Lamb	7	0	7

Asignaciones del 61st Fighter Squadron

56th Pursuit Group	15.01.1941
56th Fighter Group	15.05.1942
	18.10.1945
56th Fighter Group	01.05.1946
4708th Defense Wing	06.02.1956

Denominaciones del 61st Fighter Squadron

Constituido 61st Pursuit Squadron	20.11.1940
Activado	15.01.1941
Rediseñado 61st Fighter Squadron	15.05.1942
Desactivado	18.10.1945
Activado	01.05.1946
Rediseñado 61st Fighter Interceptor Squadron	20.01.1950

Asignaciones del 62nd Fighter Squadron

56th Pursuit Group	15.01.1941
56th Fighter Group	15.05.1942
	18.10.1945
56th Fighter Group	01.05.1946
4706th Defense Wing	06.02.1956

Denominaciones del 62nd Fighter Squadron

Constituido 62nd Pursuit Squadron	20.11.1940
Activado	15.01.1941
Rediseñado 62nd Fighter Squadron	15.05.1942
Desactivado	18.10.1945
Activado	01.05.1946
Rediseñado 62nd Fighter Interceptor Squadron	20.01.1950

muchas e imposibles de enumerar con todo detalle en estas páginas. Llega el final de la II Guerra Mundial pero el grupo permanece hasta el día 11 de octubre de 1945 en suelo británico, siendo trasladado poco después a los Estados Unidos y más concretamente a Camp Kilmer (Nueva Jersey), donde pasa a la situación de «desactivado» el 18 de octubre. Siete meses más tarde vuelve a resurgir y su historia continúa hasta hoy.

LOS EMBLEMAS

Una mención a parte merecen los emblemas utilizados tanto por el 56th Fighter Group como por sus tres escuadrones, haciendo todos ellos referencia al P-47 *Thunderbolt*. El emblema del grupo contiene un doble relámpago en el centro y la leyenda *«cave tonitrum»* (cuidado con en trueno). Sin embargo estos dos relámpagos no hacen referencia al *Thunderbolt* sino al P-38 *Lightning*, con el cual se pensó equipar al principio a este grupo de caza. En algunos momentos el lema elegido fue *«ready and waiting»*, pero el primero es aprobado oficialmente el 4 de abril de 1942.

El emblema del 61st Fighter Squadron representa a un fiero perro bulldog con un rayo ente sus colmillos, vestido de piloto. Este rayo sí representa al *Thunderbolt* ya que el emblema fue aprobado una vez equipado el escuadrón con el P-47. Dicho emblema se sigue utilizando hoy en día con muy pocas variaciones.

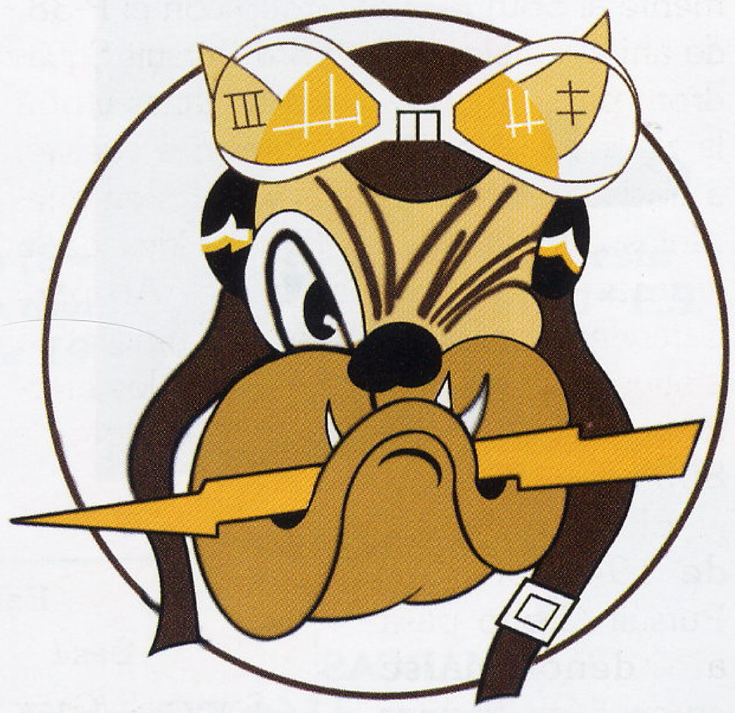
El 62nd Fighter Squadron tiene como emblema otro bulldog, esta vez caracteri-

Asignaciones del 63rd Fighter Squadron

56th Pursuit Group	15.01.1941
56th Fighter Group	15.05.1942
	18.10.1945
56th Fighter Group	01.05.1946
4706th Defense Wing	06.02.1956

Denominaciones del 63rd Fighter Squadron

Constituido 62nd Pursuit Squadron	20.11.1940
Activado	15.01.1941
Rediseñado 62nd Fighter Squadron	15.05.1942
Desactivado	18.10.1945
Activado	01.05.1946
Rediseñado 62nd Fighter Interceptor Squadron	20.01.1950



Emblema del 61st Fighter Squadron, aprobado el 15 de septiembre de 1943.

Emblema del 62nd Fighter Squadron, aprobado el 18 de junio de 1943.

zado de boxeador, en el que los símbolos de Estados Unidos aparecen visiblemente. La camisa color azul con estrellas de cinco puntas así como las botas del mismo color, también con estrellas blancas, y la bufanda a bandas rojas representan las famosas «Barras y Estrellas».

El emblema del 63rd Fighter Squadron es el que mejor refleja la idea original de equipar al grupo con el P-38 *Lightning*, pues representa a un tripulante dentro de un habitáculo con la forma de la sección central de este avión. La figura maneja una ametralladora, pero también está montada sobre un relámpago. Cuando llegó el P-47 el emblema no se cambió, pues este rayo podría valer para representarlo. Actualmente el 63rd Fighter Squadron utiliza un emblema distinto que data de los años cincuenta.

Emblema del 63rd Fighter Squadron.

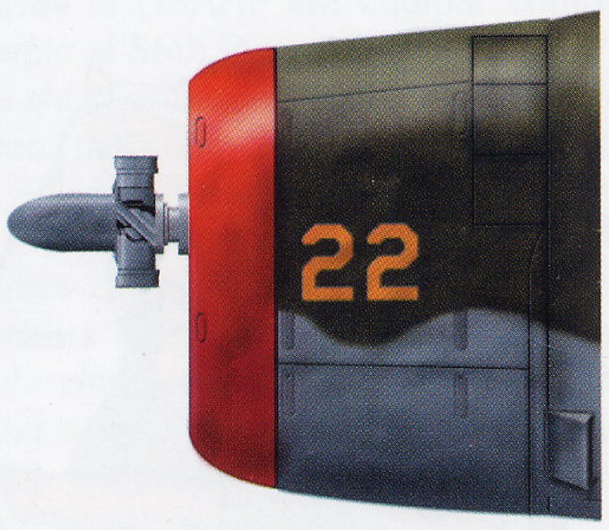
nan la situación de cada uno de los aparatos dentro del grupo. Estos números eran de color blanco e iban situados en dos posiciones: a ambos lados del capó del motor (números de 20 pulgadas de altura), y en ambos lados de la deriva (números de 15 pulgadas de altura), estos últimos pintados sobre el número de serie de color negro, según la usanza de aquel período. Los aviones tenían pintadas las superficies superiores en *«olive drab»* y las inferiores en *«neutral grey»*, con una línea de división ondulada entre ambos colores sin seguir un patrón fijo.

Códigos de Escuadrón. Primera etapa

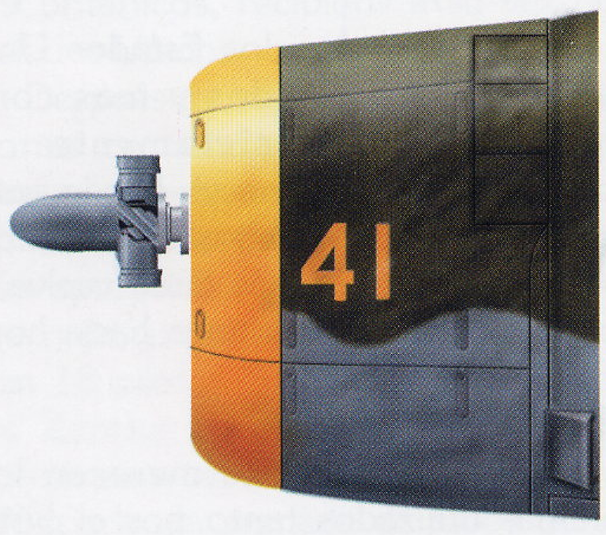
Headquarters	1 a 9
61st Fighter Squadron	10 a 39
62nd Fighter Squadron	40 a 69
63rd Fighter Squadron	70 a 99

Colores de Escuadrón. «Zemke Group»

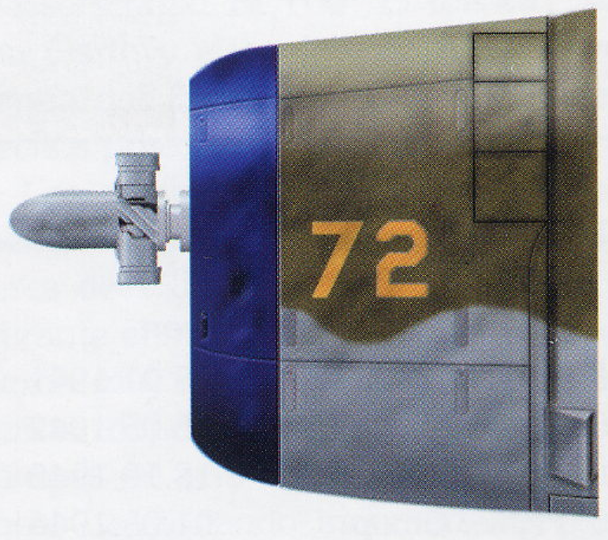
61st Fighter Squadron	Rojo
62nd Fighter Squadron	Amarillo
63rd Fighter Squadron	Azul



61st Fighter Squadron.



62nd Fighter Squadron.

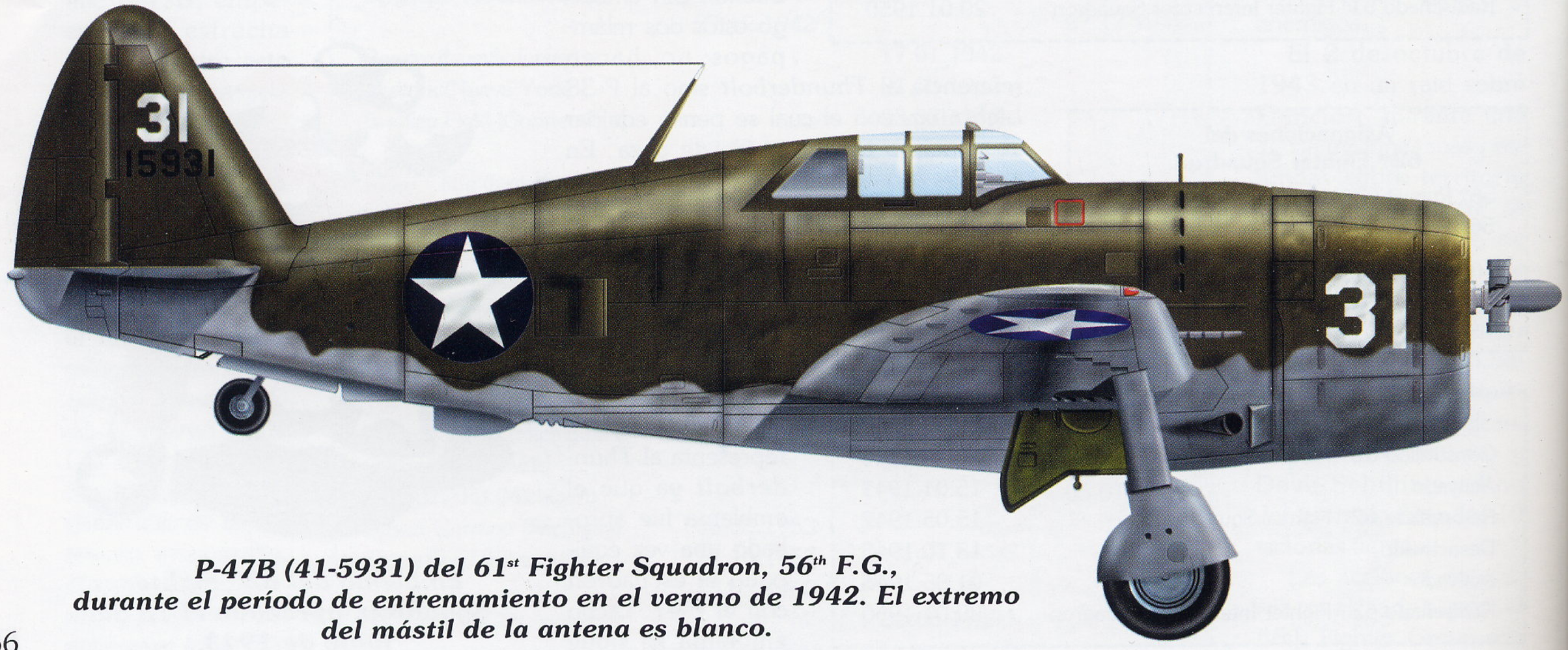


63rd Fighter Squadron.

PRIMERAS MARCAS

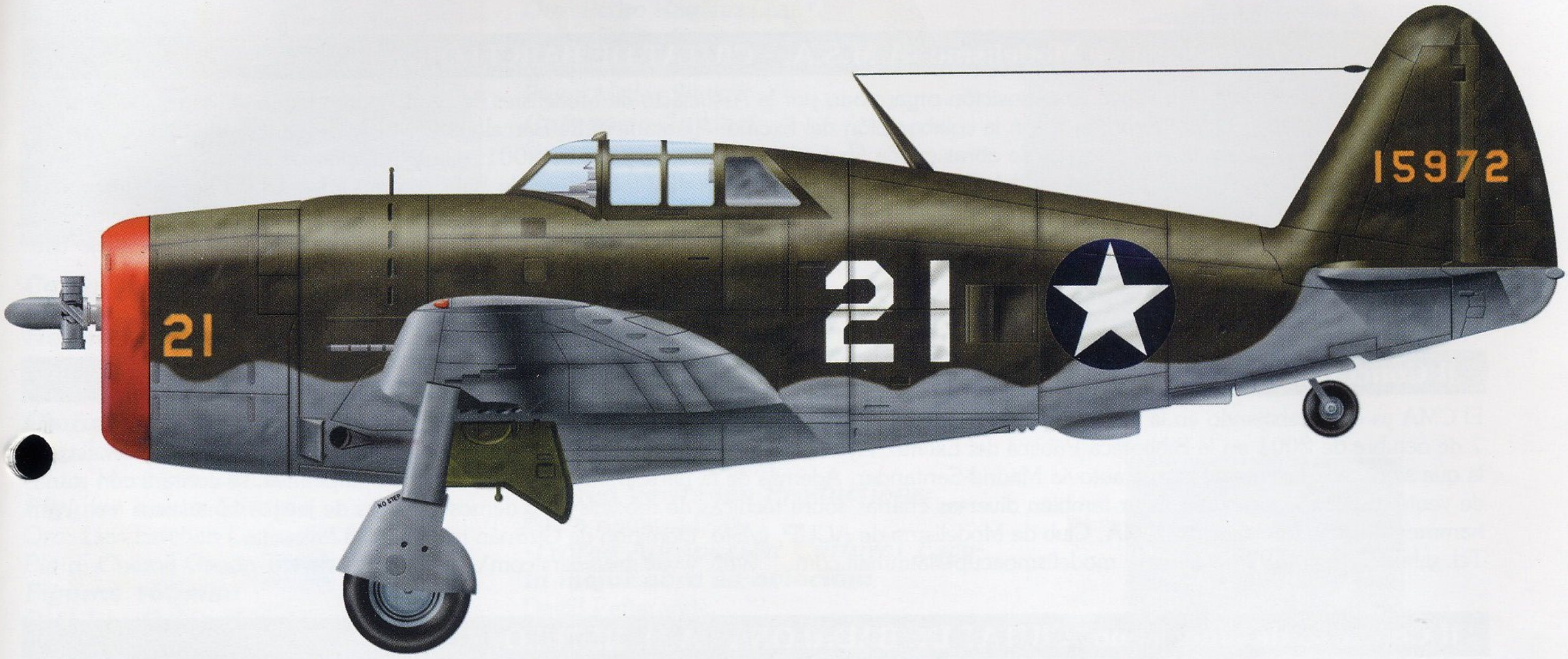
Cuando se equipa al 56th F.G. con los Republic P-47B se establece un tipo de marcas consistentes en un bloque de números o *«plane-in-group»* que determi-

En la época en que Hubert Zemke se hace cargo del grupo las marcas sufren variaciones, hecho quizá influenciado por las experiencias de Zemke en Europa. La primera sección del capó del motor

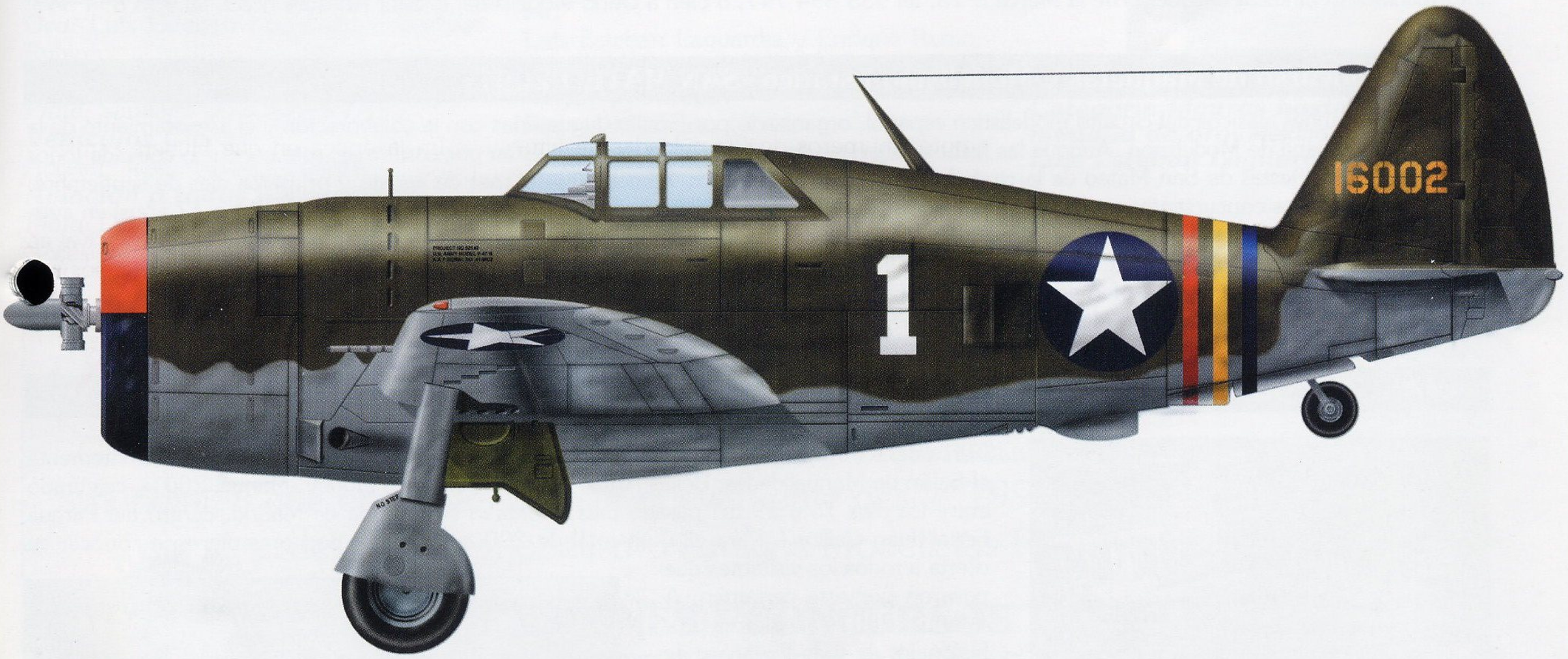


P-47B (41-5931) del 61st Fighter Squadron, 56th F.G., durante el período de entrenamiento en el verano de 1942. El extremo del mástil de la antena es blanco.

pinta de un color que determina la pertenencia a un determinado escuadrón: rojo para el 61st, amarillo para el 62nd y azul para el 63rd Fighter Squadron. Los números que indicaban anteriormente la pertenencia a un escuadrón concreto se siguen utilizando, pero su situación y colores cambian. El de mayor tamaño, ahora de 30 pulgadas de altura, se sitúa en el fuselaje, entre la insignia nacional y la cabina; mientras que el situado en cada lateral del capó del motor se reduce hasta las 10 pulgadas de altura y su color pasa a ser amarillo. El «*serial number*» es ahora de color amarillo. Los aviones conservan el esquema en «*olive drab*» y «*neutral grey*», aunque ahora también incorporan manchas de «*medium green*» en los bordes de ataque y de fuga de la deriva y los timones de profundidad, y en el borde de ataque de los planos sustentadores.



P-47B (41-5972), más tarde denominado RP-47B por las restricciones (R= restricted) impuestas a esta versión por fallos en las superficies de la deriva. El anillo rojo del capó denota su pertenencia al 61st F.S. Brigdeport, Connecticut (USA), septiembre de 1942.



RP-47B (41-6002) pilotado por Hubert Zemke, comandante del 56th F.G.
El primer anillo del capó del motor iba pintado con los tres colores de cada uno de los tres escuadrones: rojo, azul y amarillo (este último no se ve al quedar en el lado derecho).
El nº1 y las tres franjas del fuselaje indican que se trata del aparato personal del comandante de grupo.

Concursos

VII Concurso de Maquetas «JUGUETERÍA BAMBY»

Como en años anteriores, durante el próximo mes de mayo la Juguetería Bamby celebrará su concurso de modelismo. Para esta edición se han establecido dos fechas de entrega de obras: del 15 al 30 de abril para los maquetistas locales, y del 1 al 15 de mayo para todos aquellos aficionados del resto de España que quieran acudir a esta cita modelística extremeña.
Información: Juguetería Bamby, c/Meléndez Valdés nº26, 06001 Badajoz. Tel. y fax: 924 220 977.

V Concurso-Exposición de Modelismo «A.M.S.A. - CIUTAT DE BARCELONA»

Llega la quinta edición de este concurso-exposición organizado por la Associació de Modelistes de Sant Andreu (AMSA), patrocinado por el comercio especializado Orient Express, y con la colaboración del Excmo. Ajuntament de Barcelona (Districte de Sant Andreu) y diversas firmas comerciales. El plazo de presentación de obras queda fijado del 11 al 16 de junio de 2001, y la exposición de las mismas del 16 al 30 del mismo mes. La entrega de premios tendrá lugar el día 30 de junio en el Centre Civic de Sant Andreu a las 18.00 horas. Categorías: Figuras hasta 54mm; Figuras desde 54mm; Vehículos Militares; Vehículos Civiles; Aviación; Barcos; Fantasía/Ciencia-Ficción; Viñetas; Dioramas y Categoría Infantil (menores de 14 años). Se establecen dos premios por categoría y una serie de premios especiales: El Viejo Dragón, Grupo Tabor de Modelismo y Euro Modelismo.
Información: Orient Express Modelismo, c/Gran de Sant Andreu nº12, 08030 Barcelona. Tel. 933 113 005 y 609 055 178.

II Concurso-Feria de Modelismo «C.M.A. - CLUB DE MODELISMO DE A.C.U.P.»

El CMA ya está trabajando en la organización de la próxima edición de este Concurso y Feria de Modelismo, que tendrá lugar los días 5, 6 y 7 de octubre de 2001 en la Biblioteca Pública del Excmo. Ayuntamiento de Villamuriel de Cerrato, villa situada a sólo 4 km de Palencia, a la que se accede fácilmente por la autovía Madrid-Santander. Además de la parte modelística meramente competitiva, se contará con stands de venta al público y tendrán lugar también diversas charlas sobre técnicas de modelismo y demostraciones de juegos fantásticos (rol, Warhammer y otros). Información: CMA, Club de Modelismo de ACUP, c/Sto. Domingo de Guzmán nº3. 34003 Palencia.
Tel. y fax: 979 700 974. *E-mail:* modelismoacup@latinmail.com *Web:* www.dreamers.com\cma

II Concurso de Modelismo «CIUTAT DE BADALONA - A.M. BÉTULO»

Los próximos días 19 y 20 de mayo de 2001 se celebrará en Badalona (Barcelona) la segunda edición del Concurso de Modelismo organizado por la Asociación de Modelistas Bétulo, en colaboración con las tiendas de modelismo El Sindicat del Joc y Duñó Modelisme, así como del Excmo. Ajuntament de Badalona, que cederá la sala de exposición en la sede de la Associació de Veïns del Centre (c/del Magatzem nº23). Como en la anterior edición, el concurso estará abierto a todo tipo de temas dentro del modelismo estático, dioramas, figuras históricas y de fantasía, modelismo naval, etc. Cabe destacar que el concurso ha sido incluído en el circuito IPMS.
Información: El Sindicat del Joc, c/de la Mercé nº15, tel.933 894 747, o bien a Duñó Modelisme, c/Sant Anastasi nº39, tel.933 894 343.

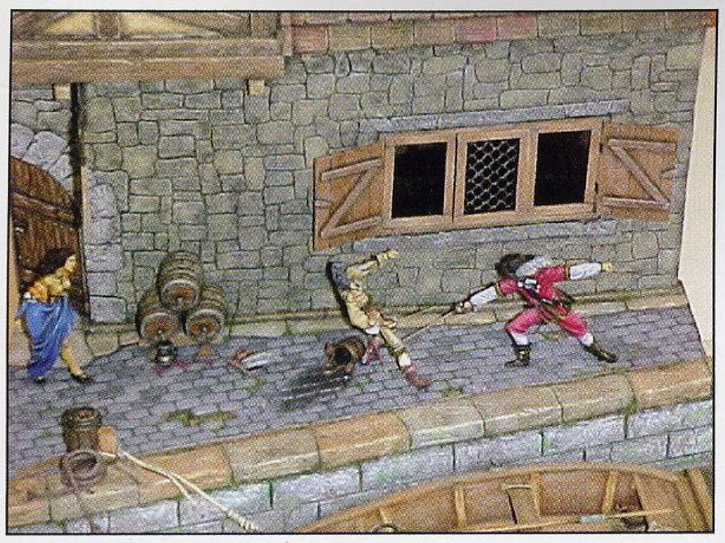
XXII Concurso de Maquetas y Modelismo Estático «SAN MATEO 2001»

Otro de los grandes clásicos del circuito modelístico español, organizado por Gónlez Jugueterías con la colaboración y el asesoramiento de la Agrupación Riojana de Modelismo. Aunque las fechas concretas de presentación de obras están por confirmar, este concurso coincide todos los años con las Fiestas de San Mateo de la ciudad de Logroño, durante los últimos días del mes de agosto y primeros días de septiembre. Según la edad de los concursantes se establecen tres categorías: Infantil (hasta 13 años) tema único y libre. Junior (de 14 a 17 años) en aviación y vehículos, dioramas, figuras de fantasía y tema libre. Senior (de 18 años en adelante) en aviación y astronáutica, modelismo naval en plástico y madera, vehículos militares, vehículos civiles, dioramas/construcciones, figuras, viñetas y bustos. Se establecen dos premios por tema y categoría, además de un trofeo especial donado por la Agrupación Riojana de Modelismo.
Información: Gónlez Jugueterías, c/Marqués de Vallejo nº8, 26001 Logroño. Tel. 941 252 572. *E-mail:* modelismo.gonlez@fer.es

«MANUAL 2001»

Cerca de 8.000 profesionales de toda España y 24.000 aficionados visitaron recientemente el Salón de Manualidades, Bellas Artes, Labores Textiles y Hobby «Manual 2001», celebrado entre los días 16 y 19 del pasado mes de marzo en la Feria de Madrid, dentro del Parque Ferial Juan Carlos I. Para ello, un total de 200 empresas expositoras dieron a conocer su oferta a todos los visitantes que pasaron por este certamen. A «Manual 2001» acudieron profesionales de toda España y de diversos países de Europa, tales como Alemania, Italia, Portugal y Francia. Todo ello confirma la creciente proyección internacional del Salón, consolidado tanto por su oferta como por su demanda como la principal manifestación ferial española en su ámbito. Un total de 24.203 aficionados e interesados en estas actividades tuvieron ocasión de participar también en los 66 talleres organizados por «Manual Show» (área específica para el público en general), dirigidos por monitores especializados. «Manual» ya trabaja en su próxima edición, que se celebrará del 15 al 18 de febrero de 2002 en el Parque Ferial Juan Carlos I de Madrid.

VI Concurso de Modelismo «CIUDAD DE PLASENCIA»



Categoría dioramas, medalla de plata: *Cuestión de Honor,* ***de Herminio Cazurro Revuelta.***

RESULTADOS

Dioramas:
Oro: José L. Silva Badillo.
Plata: Herminio Cazurro Revuelta.
Figuras hasta 65mm:
Oro: Luis Esteban Laguardia.
Plata: Chema García Torres.
Figuras +65mm:
Oro: Juan C. Hernández Cordero.
Plata: Fernando Cardoso Pires.
Figuras Montadas:
Oro: Fernando da Cunha.
Fantasía:
Oro: Jorge González Martín.
Plata: José Manuel Funenga.
Miscelánea:
Oro: Luis Esteban Laguardia y Enrique Rubio.
Plata: Enrique Rubio.
Plata: Santiago Doel Santos.
Vehículos Civiles:
Accésit: José Manuel Funenga.
Aviación a todas las escalas:
Plata: David Peñaranda.
Accésit: Pedro Ramírez Díaz.
Vehículos Militares:
Oro: Pedro Cordeiro.
Oro: Juan C. Hernández Cordero.
Oro: David Peñaranda.
Oro: Pedro Ramírez Díaz.
Plata: Pedro Cordeiro.
Plata: Pedro Oliveira.
Plata: Victor Silva.
Categoría Junior:
Oro: David Alejo.
Plata: Pedro A. Ramírez Ginés.

TROFEOS ESPECIALES

-Trofeo del Público:
Francisco Prieto Maroto.
-Trofeo Miniaturas F.M. Beneito:
Juan C. Hernández Cordero.
-Trofeo Nimix:
Luis Esteban Laguardia.
-Trofeo Andrea Miniatures:
Juan Manuel del Barco.
-Trofeo Verlinden Productions:
Pedro Ramírez Díaz.
-Trofeo Agrupación Cultural Escala mejor obra en aviación:
David Peñaranda.
-Trofeo Ciudad de Plasencia al mejor diorama:
José L. Silva Badillo.
-Trofeo Amigos Modelistas Placentinos al mejor vehíc. militar:
Pedro Cordeiro.
-Trofeo del Jurado a la mejor figura:
Luis Esteban Laguardia y Enrique Rubio.
-Trofeo Hotel Cañada Real a la mejor promesa:
Pedro A. Ramírez Ginés.
-Trofeo IPMS a la mejor obra del concurso:
Pedro Ramírez Díaz.

Categoría V. Militares, medalla de oro y Premio Amigos Modelistas Placentinos: *Hotchkis H-35,* ***de Pedro Cordeiro.***

Categoría Figuras hasta 65mm, medalla de oro: *Mexico 1863,* ***de Luis Esteban Laguardia.***

¿TE GUSTARIA SER MIEMBRO DE IPMS-ESPAÑA?

Colabora y participa en una asociación por y para modelistas que tiene difusión mundial, y que en España existe nuevamente desde 1999, gracias a la iniciativa del club de modelismo Amigos Modelistas Placentinos.

BOLETINES - CONCURSOS - ACTIVIDADES
CONTACTOS ENTRE SOCIOS Y ENTRE OTRAS ASOCIACIONES - etc...

Cuota:
2.000 ptas. al año

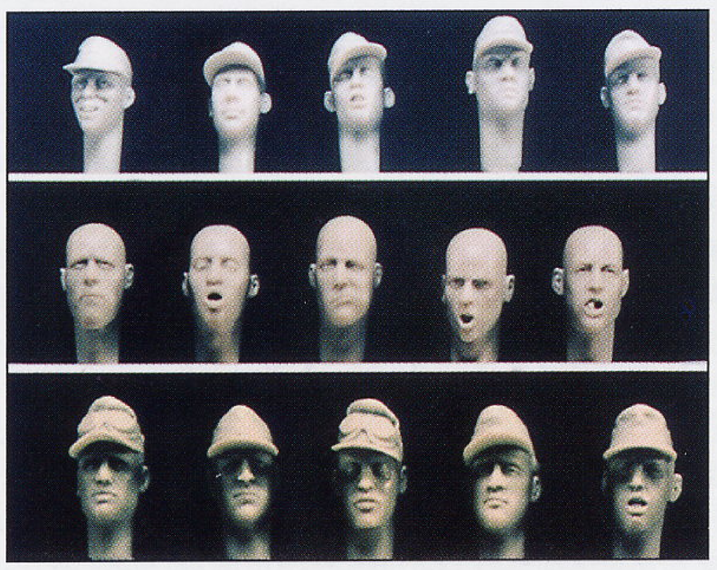
Solicita información a: Amigos Modelistas Placentinos, IPMS-España.
Apartado de Correos 287, 10600 Plasencia - Cáceres
Presidente: Pedro Ramírez Díaz – Tel.: 927 411 676

E-mail: **ipms_spain@terra.es**

Novedades

HORNET & WOLF

Llegan nuevas incorporaciones al catálogo de estas dos conocidas firmas dirigidas por Roger Saunders. Hornet acaba de comercializar tres nuevos sets de cabezas a escala 1/35, ideales por su calidad para la mejora y transformación de figuras, destacando la expresividad y calidad de modelado en unas piezas de resina tan pequeñas. La ref.HGH14 incluye cabezas de soldados de las Waffen SS con gorras de campaña de visera; la ref.HGH15 cabezas con gorra de campaña del Afrika Korps, y finalmente la ref.HH17 cabezas desnudas con diversos gestos y expresiones. Cada bolsa contiene cinco unidades. En el caso de Wolf, se trata de tres nuevas figuras de resina a 1/35 de excelente modelado, ideales para la realización de cualquier escena o como complemento para vehículos militares. La ref.WSH35 es una figura realizada en una sola pieza que representa a un oficial carrista alemán sosteniendo sus prismáticos y vestido con abrigo. La ref.WSH36 es un simpático zapatero de campaña haciendo su trabajo con las botas de sus compañeros, y finalmente la ref.WSH37 representa a un soldado alemán equipado con la característica parka invernal de color blanco.



Nueva web: www.hornetandwolf.com

HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL

ST16 ***F-5E TIGER II SHARK NOSE***

Una nueva reedición en su serie de modelos de aviones a escala 1/32, esta vez con calcas para un esquema «agressor» de la National Air Guard (13th Combined Fighter Squadron), y de un aparato del 43rd Fighter Squadron operativo desde la base naval de Oceana. El molde básico de este Tiger II no ha sufrido especiales variaciones. Permite dejar al descubierto el receptáculo lateral de su cañón Pontiac de 20 mm e incluye la figura del piloto junto con la escalerilla de acceso a la cabina. En la misma serie y escala también ha visto la luz una reedición del **Nakajima Ki-43** (ref.08127), que permitirá decorar este «Oscar» con las insignias del 59 Sentai.

JMC LIBROS

Monográfico nº4 de la serie «Arma Acorazada», escrito y editado por Javier de Mazarrasa. Este nuevo trabajo está dedicado a tres antiguos blindados de construcción francesa que prestaron servicio en el ejército español: carro Schneider, Renault FT-17 y la «chenillette» Saint-Chamond mod.1921. El espacio dedicado a cada vehículo comprende la descripción de su diseño y características técnicas, acciones de guerra, etc.; con apéndices finales sobre sus esquemas de pintura, números tácticos y distintivos. Este documentado monográfico de 120 páginas está complementado con fotos en b/n. El nº5 de la colección estará dedicado a los carros de zapadores, lanzapuentes y de recuperación. JMC Libros, Apartado de Correos 47078, 28080 Madrid.

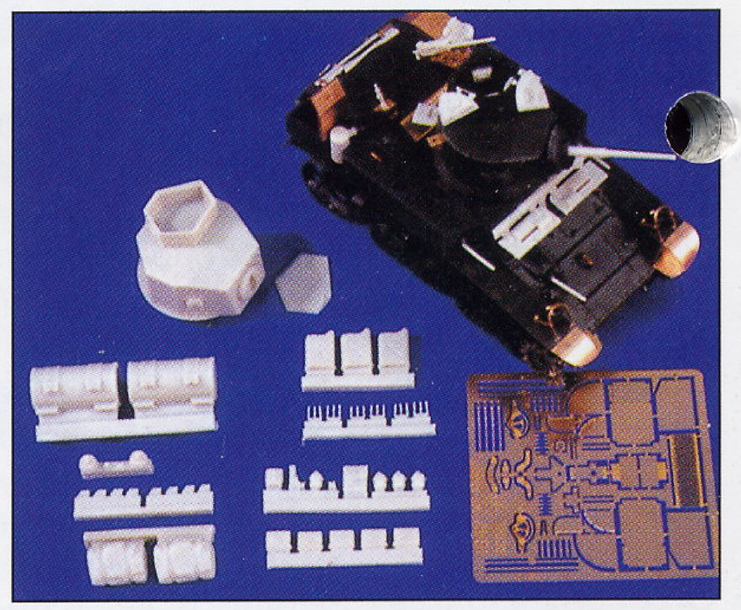
E-mail: mazarrasa.j@apmadrid.es

VERLINDEN PRODUCTIONS

Distribuidor: J. ESCARRË

1647 ***M3 STUART DETAIL SET***

Entre sus kits de mejora para vehículos militares destacan dos nuevas referencias para el Stuart de Tamiya a escala 1/35. El kit ref.1647 es un completo detallado exterior de resina y fotograbados en el que lo más destacable es la inclusión de la torreta tipo *Honey* de planchas laterales rectas, complementado con diversas piezas para mejorar escotillas, cañón, guardabarros y herramientas, aportanto también bidones, petates y diverso equipo de infantería. La otra novedad para el M3, ref.1660, incluye al completo todo el comartimiento del motor, radiadores y toda la cubierta superior trasera.

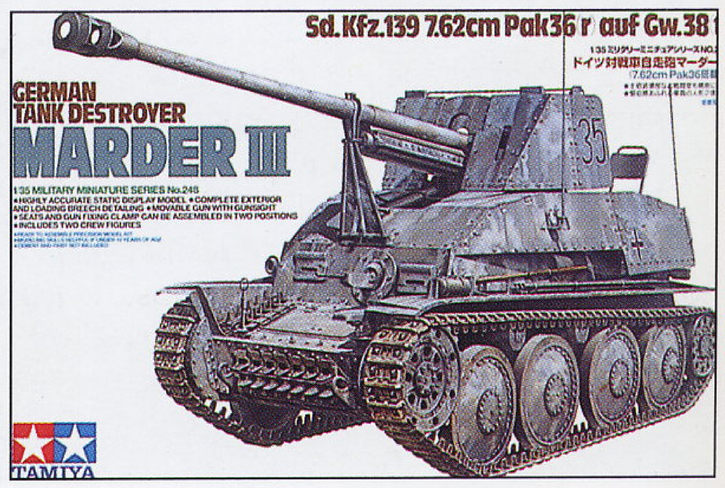


TAMIYA

Distribuidor: HISINSA

35248 ***MARDER III***

Ultima y esperada novedad de la marca japonesa a escala 1/35, dedicada a este conocido caza-carros alemán dotado con un cañón de origen ruso de 7,62cm Pak 36 montado sobre el chasis del Pz.KpW.38(t). Este Marder III (Sd.Kfz.139), para el que a buen seguro se comercializarán próximamente un buen montón de accesorios y kits de mejora, incluye una presentación y calidad de detalles impecables, destacando sobre todo el detallado del cañón y del interior de la casamata: asientos, contenedores de munición, cesta posterior, etc., todo ello de gran fineza. Solamente desmerecen en este modelo las cadenas, que están reproducidas en el característico plástico blando. El kit se complementa con dos atractivas figuras que representan a un artillero y al jefe de carro; junto con una hoja de calcas que permite optar entre cinco decoraciones.



Novedades

HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL

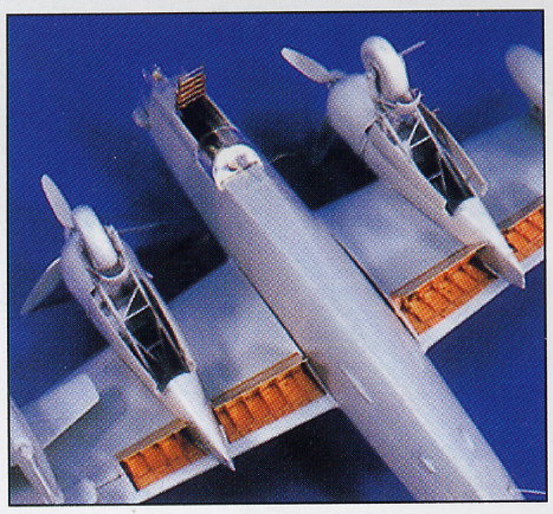
JT76 ***NAKAJIMA B5N2 TYPE 97***

Después de comercializar un fantástico kit a 1/48 del Aichi Type 99 «Val», faltaba en el mercado de modelos a esta escala una buena maqueta de su inseparable «compañero» de fatigas, el bombardero y torpedero Nakajima B5N2, embarcado en los portaaviones de la Flota Imperial japonesa y presente en casi todas las campañas del Pacífico. Llega ahora a los comercios españoles esta no menos excelente maqueta del «Kate», fiel representante del inmejorable nivel de calidad alcanzado por Hasegawa. En este modelo destaca especialmente el detallado de su gran cabina triplaza, complementada con dos cúpulas transparentes: en una sola pieza o dividida en secciones para dejarla abierta. Como armamento externo no trae torpedo, sino dos bombas de 800kg. Las calcas permiten elegir entre dos «Kate» participantes en el ataque a Pearl Harbor, uno de ellos correspondiente al comandante Fuchida (primera oleada de ataque desde el portaaviones Akagi); mientras que la otra decoración pertenece a uno de los aviones que despegaron desde el Soryu.

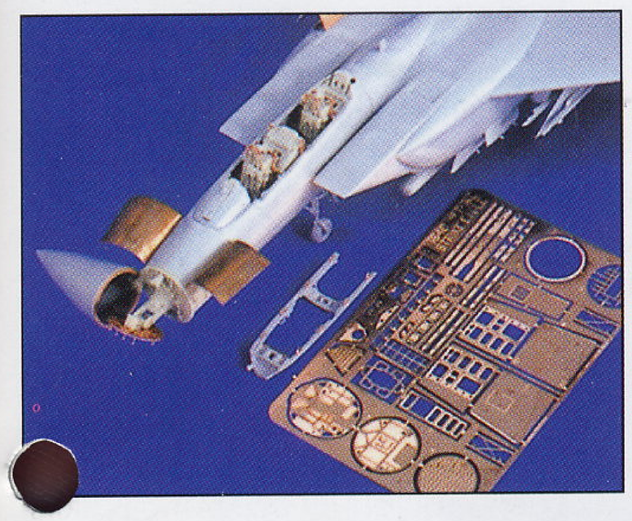
VERLINDEN PRODUCTIONS

Distribuidor: J. ESCARRE

1659 ***DORNIER 217 DETAIL SET***



Otro oportuno kit de mejora, en esta ocasión para el nuevo Dornier Do-217/E de Revell-Monogram a escala 1/48. Lo que esta referencia incluye son las piezas necesarias para superdetallar todos los interiores de cabina, la trampilla inferior de acceso para la tripulación y los puestos de tiro dorsal y ventral. Respecto a los exteriores del avión, suministra los flaps de las alas con su estructura interior detallada, así como las superficies móviles de los planos de cola y timones. Esta versátil novedad permite detallar a su vez uno de los dos motores BMW junto con sus paneles abatibles. Las novedades de Verlinden para mejorar maquetas de aviones no acaban aquí, habiendo comercializado también la ref.1648 *«Strike Eagle Detail Set»* para el F-15E de Revell a 1/48, destacando el detallado que permite realizar en el interior de la cabina biplaza, paneles de armamento y radar en el cono delantero. Resina y fotograbados.

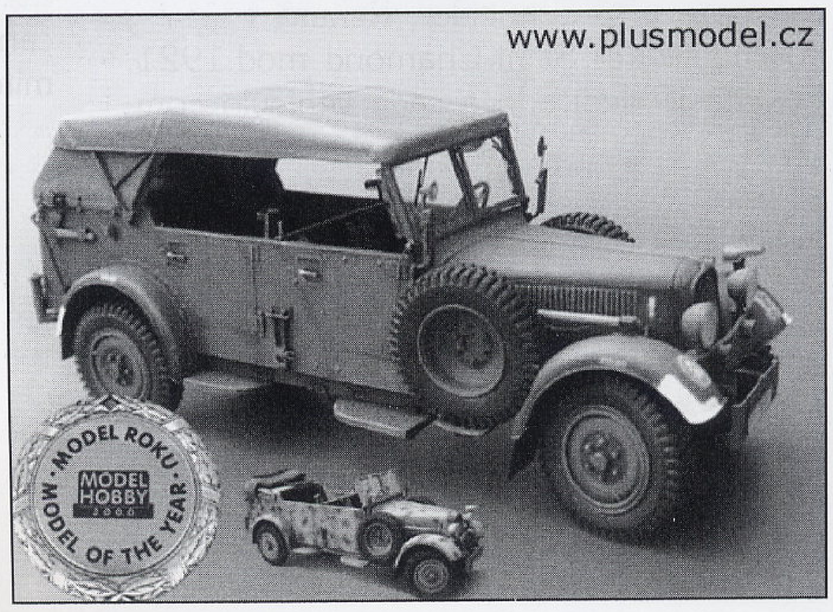


PLUS MODEL

Distribuidor: GUSTAVO GONZÁLEZ

SKODA SUPERB TYPE 952

Esta firma checa, muy destacable por la calidad y originalidad de sus kits y conversiones a 1/35, acaba de comercializar a esta misma escala una nueva versión del Skoda Type 952, en esta caso la correspondiente al Superb 3000 Type 952 (Kübelwagen Kfz.15) producido entre 1941-45 y ampliamente utilizado por las fuerzas alemanas, especialmente en unidades de las SS. Esta versión militarizada del Skoda 952 se diferencia del anterior modelo en muchos detalles, especialmente en la construcción y diseño de las puertas laterales y en la cubierta de lona, además de añadirse herramientas y otros pequeños detalles en el exterior del coche como en cualquier otro vehículo militar. El kit se compone por 83 piezas de resina, complementadas con fotograbados, calcas y un trozo de lámina metálica para la construcción de algunas partes. Para cualquier información: Gustavo González, tel.: 963 332 328.



Mercadillo

Vendo kit sin montar del carro Panther Ausf.A de Academy a escala 1/25 y regalo vídeo sobre las Waffen SS. ANTONIO, tel. 956 346 833.

Vendo los siguientes kits de Verlinden: «German sIG-33» (ref.1001) y «German WWII 21cm Heavy Mortar» (ref.1022). RAUL, tel. 652 733 152.

Vendo libros Osprey sobre carros de combate y diversas maquetas de vehículos militares a escala 1/35. Envío listado. También cambiaría por fotos originales de la I y II G.M. y de la Guerra Civil española, así como de toda clase de soldados y vehículos. SEBASTIÁN MIRÓ, Avda. Pallaresos 129, 43130 Tarragona.

Vendo libros sobre modelado y pintura de figuras; así como compresor silencioso con calderín, nuevo e ideal para modelismo. Ocasión. MARINO, tel.: 609 025 696.

Vendo los siguientes kits de Revell: Junkers G-24 (ref.4299); F-82G (ref.4336); A-20 (ref.4345); Su-25 (ref.4384) y CH-47 (ref.4419). JACINTO, tel.: 609 378 183.

Vendo colección de 790 maquetas a escala 1/35 de vehículos militares, algunas con 35 años de antigüedad. Pendiente homologación récord Guiness de España y posiblemente de Europa. Regalo 125 mts. de estanterías. Abstenerse curiosos. 4.000.000 ptas. JAVIER, tel. 630 574 349 (noches).

Vendo diferentes figuras de Andrea, sin montar y todavía precintadas. JORDI, tel.: 607 557 415 o 932 189 165 (de 21 a 23 horas).

Busco fotograbados de rejillas para Tiger I, Panther y Puma de Italeri a 1/35. Vendo fotograbado de enganches y correas para armas y visores de Verlinden (ref.433), así como diversos fotograbados de plantas. JUAN MANUEL, tel.: 954 517 390.

Vendo diferentes maquetas de aviones Italeri a escala 1/72, nuevas. También cambiaría por los siguientes modelos: Osprey V-22 (Italeri); Hércules C-130J (Italeri); F-117A (Hasegawa); AH-64 Apache Longbow (Italeri 1/48). ENRIQUE, tel.: 933 865 151 y 626 459 646.

euro MODELISMO

PROXIMO NUMERO — **JUNIO 2001**

JAGDTIGER

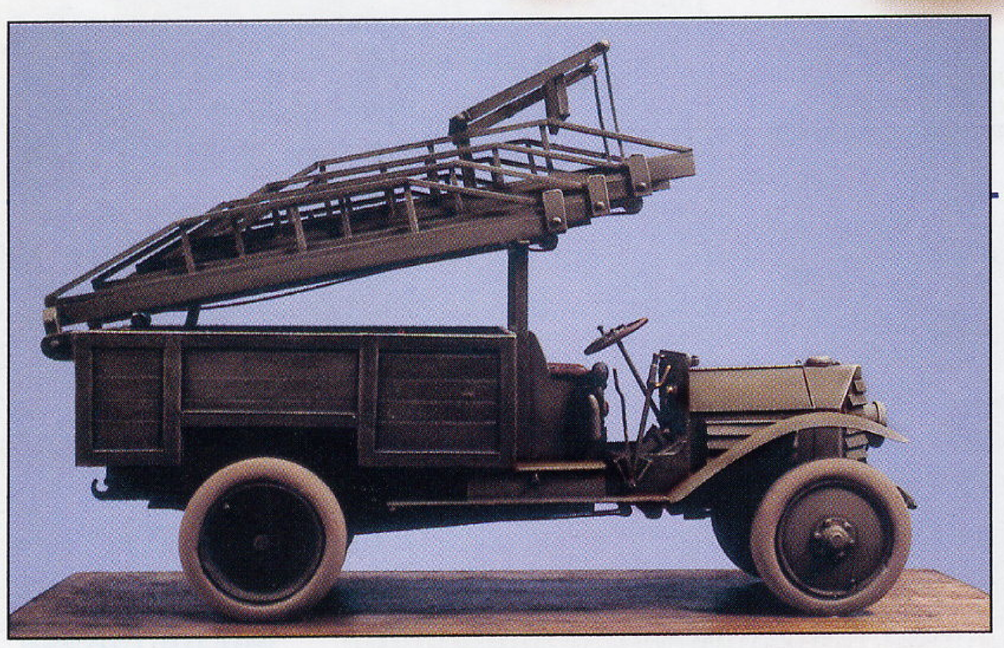
Antonio Martín Tello y Juan C. Toledo Miranda serán los encargados de contarnos la historia de este carro pesado alemán, ilustrada con sendas reproducciones a escala 1/35. Complementando ambas maquetas veremos detalles reales del Jagdtiger en el consiguiente reportaje.

FERRARI 275 GTS

Mario López es el autor de esta bonita y elegante reproducción a escala 1/24; concretamente la versión 275 Spider NART que fue comercializada en el mercado USA bajo una limitada y exclusiva serie de ejemplares.

SUKHOI SU-34

El bonito y espectacular aparato de ataque biplaza cuenta con buenas reproducciones a escala, caso del kit de Italeri a 1/72. Cristóbal Vergara explicará las mejoras realizadas sobre este modelo, complementado con un reportaje gráfico.



AUTOSCALA LANCIA I.Z.

Veremos este curioso vehículo de observación utilizado a comienzos de la I Guerra Mundial. Un modelo de construcción propia realizado a escala 1/35 por el modelista italiano Marco Campomagnani.
(foto M. Campomagnani)

Director Editorial
Rodrigo Hernández Cabos

Redactor Jefe
Guillermo Coll Llopis

Redactor Gráfico
Carlos Salvador Gómez

Equipo Técnico
José David Hernández Chacón, Julio C. Cabos Gómez, Carlos de Diego Vaquerizo, Luis Gómez Platón, Sara Sánchez Rivas.

Colaboradores Habituales
Cristóbal Vergara, Joaquín González, Aurelio Gimeno, Octavio Díez, Luis Amarillas, Camil Busquets, Javier Moreno, Pedro Andrada, Ramón Domingo Pérez, Alfonso M. Berlana, Eduardo Cea, Mario y Rafael Milla Galán, Antonio Morant, Luis F. San Román, Miguel Jiménez «Mig», Jorge López, Manuel Rodríguez Aguilar, Faustino Fernández, Aitor Azkue, José Borrachero, Joaquín Rebollo, Agustín Lagartos, Sergio de Usera, Javier Alba, Joaquín G. Gázquez, Francisco J. y Guillermo G. Villalón, Jordi Escarré, Enrique Vega, Diego López, Rodrigo Navarro, Eugenio E. Alés, Eduardo Ramos, Luciano Rodríguez, Mario Eens, Ricardo Rodríguez, Eduardo Soler, Eric Dufrasnes, Manel Gallart, Jesús Pérez Huélamo, Ismael Rivas, Javier Redondo Giménez.

Fotógrafos
Carlos Salvador Gómez
Rodrigo Hernández Cabos
Aurelio Gimeno Ruiz

Diseño y maquetación
– ACCION PRESS, S.A.
– KOMMAD, S.L.

Imprime
Artes Gráficas IRIS, S.A.

Fotomecánica
ACCION PRESS, S.A.

Filmación
ACCIÓN PRESS/VERSAL

Redacción, Equipo Técnico, Administración y Publicidad
ACCION PRESS, S.A.
c/Ezequiel Solana, 16
28017 Madrid
Telf. y fax: 914 086 135

Suscripciones
Andrés Fernández Reyero
Tel.: 913 675 708

Edita
ACCION PRESS, S.A.

Distribución
Marco Ibérica, S.A.

Depósito Legal
M-19724-1992

Queda prohibida la reproducción total o parcial de fotografías, textos y dibujos, mediante impresión, fotocopia o cualquier otro sistema, sin permiso escrito de la editorial. EURO MODELISMO no se hace necesariamente solidaria de las opiniones expresadas por sus colaboradores.